

# Jahres - Bericht

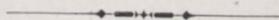
der

# Handelskammer

für

## Kreis Thorn

für das Jahr 1898.



1899.

Buchdruckerei der Thorner Ostdeutschen Zeitung Ges. m. b. H., Thorn.

Jahres-Bericht

Baugesellschaft

des Jahres

für das Jahr 1898

09581

1898

In diesem Jahre haben wir wiederum den Verlust eines langjährigen Mitgliedes zu beklagen, des

## Herrn Julius Lissack,

der seit dem Jahre 1888 der Handelskammer angehörte und stets bemüht war, durch seine Thätigkeit in der Kammer die allgemeinen Interessen von Handel und Industrie unseres Bezirks nach Kräften zu fördern. Wir werden seiner stets dankbar gedenken.



In diesem Jahre haben wir wiederum den Preis  
auf eines langjährigen Mitgliedes zu stellen, der

## Herrn Julius Kiesel

der seit dem Jahre 1888 der Hauptstammung ange-  
hört und seit damals auch kein Mitglied  
in der Stammung der dänischen Landsleute von Nord-  
und Jütland unterm Joch zu stellen zu können.  
Die Wahlen sind hierdurch geschlossen.

# Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie.

## 1. Einleitung.

Thorn, im Mai 1899.

Schmerzlich getroffen wurde im vergangenen Jahre das deutsche Volk durch den Tod seines gewaltigsten Staatsmannes, des Fürsten Bismarck, der drei Jahrzehnte die Geschicke unseres Vaterlandes geleitet hat. Nur mit Dankbarkeit und Verehrung wird Deutschland immer seines ersten Kanzlers gedenken, denn erst aus der durch Bismarcks starke Hand geschaffenen Einigkeit wuchs unsere wirthschaftliche Kraft zu bisher ungeahnter Größe empor, und unsere heutige Stellung im Kreise der Völker verdanken wir im letzten Grunde seiner genialen Staatskunst. Dies Bewußtsein soll uns aber nicht undankbar machen gegen den gleichfalls kürzlich heimgegangenen zweiten Reichskanzler Grafen von Caprivi, der trotz heftigsten Widerstandes weiter Kreise unsere Handelsverträge zu Stande gebracht und damit Handel und Industrie für eine Reihe von Jahren die nothwendige Sicherheit im internationalen Verkehr durch Bindung der Zölle gewährleistet hat. Was will die vielfache Anfeindung dieser Verträge bedeuten gegenüber der Thatsache, daß seit ihrem Bestehen unsere Volkswirtschaft von Jahr zu Jahr an Bedeutung gewonnen hat, sodaß wir jetzt auf dem Gebiete des auswärtigen Handels die zweite Stelle hinter England einnehmen? Denn auch das Jahr 1898 weist gegenüber dem Vorjahre wieder eine Steigerung der wirthschaftlichen Thätigkeit auf, die in einer bedeutenden Zunahme des Exports und des inländischen Konsums zur Erscheinung kommt. Die Besserung aller Verhältnisse hat angehalten und es lassen sich erfreulicherweise auch jetzt noch keine Spuren entdecken, die auf ein Herabgehen deuten könnten. Die Industrie war vollauf, in einigen Zweigen sogar überreichlich beschäftigt; die Ansprüche an den Geldmarkt waren in Folge dessen ganz bedeutend und daher, aber auch wohl daher

allein, resultirte der abnorm hohe Diskontsatz, zu dem sich die Reichsbank zeitweise veranlaßt sah. Nur die Textilindustrie hat nicht den vollen Antheil an dem allgemeinen Aufschwung genommen, da sie namentlich durch die Zollpolitik der Vereinigten Staaten zu leiden hatte; doch läßt sich bei der Rührigkeit unserer Industriellen und Kaufleute wohl erwarten, daß dieser Schaden bald durch Eröffnung neuer Absatzgebiete geheilt wird. Daß der deutsche Kaufmannsstand bei diesem Suchen nach neuen Absatzgebieten schon Großes geleistet hat, daß seiner Thätigkeit überhaupt ein Hauptantheil an unserem wirthschaftlichen Aufschwung zufällt, wird allerseits, vor allem von dem Auslande, zugegeben; um so befremdlicher muß es daher erscheinen, daß namentlich auf agrarischer Seite ein gewisses Mißtrauen gegen alles, was Handel heißt, fortbesteht.

Es ist doch zweifellos, daß alle Erwerbszweige eines Landes in engem Zusammenhange stehen und daß das Blühen von Handel und Industrie nicht ohne günstige Folgen auf die Landwirthschaft bleiben kann. Dies hat ja auch schon das vergangene Jahr gezeigt, denn wir können mit Befriedigung feststellen, daß die Landwirthschaft auf ein gutes Jahr zurückblickt, da die Preise ihrer Hauptprodukte Getreide, Fleisch und Spiritus einträglich waren; ja sogar die lange Zeit darniederliegenden Wollpreise haben einen erfreulichen Aufschwung genommen, und wenn auch die Zuckerpreise auf einen recht niedrigen Stand herabgegangen sind, so wurde dies durch die bei den vortrefflichen Einrichtungen unserer Zuckerrübenmahlwerke mögliche gute Ausnutzung des Rohmaterials so weit ausgeglichen, daß den Landwirthen für ihre Zuckerrüben ein hinreichender Preis gewährt werden konnte. Auch unsere großen Verkehrsinstitute, Post und Eisenbahn, haben wieder einen Aufschwung zu verzeichnen; bei der Eisenbahn ist der Verkehr nun schon seit Jahren derart gestiegen, daß er selbst bei intensivster Anspannung aller Kräfte kaum mehr bewältigt werden kann. Es ist daher gerade von der Seite der Eisenbahnverwaltung das Projekt des Mittellandkanals und anderer Kanäle eifrig gefördert worden, was man vor einem Jahrzehnt wohl kaum für möglich gehalten hätte. Auch der auswärtige Handel weist wiederum eine Steigerung auf, so hat sich der Werth der Einfuhr von 4864 Millionen auf 5477, der der Ausfuhr von 3786 auf 4001 Millionen Mark vermehrt. Wie weit auch inländische Produktion und Konsumtion gestiegen sind, läßt sich bis jetzt leider noch nicht sagen, doch kann man erwarten, daß die mit großem Eifer betriebenen Produktionserhebungen des zur Vorbereitung der neuen Handelsverträge eingesetzten wirthschaftlichen Ausschusses uns hierüber bald eine genauere Kenntniß ermöglichen werden, denn, soweit man bis jetzt ersehen kann, werden die Bestrebungen des wirthschaftlichen Ausschusses, zunächst eine zuverlässige statistische Grundlage zu gewinnen, von den Produ-

zenten eifrig unterstützt. Eine solche Produktionsstatistik wird nicht nur für die Handelsvertragsverhandlungen von Nutzen sein, sondern sie wird auch sonst für Praxis und Theorie des Wirthschaftslebens unserer Nation eine feste Basis bilden können. Je übersichtlicher das Wirthschaftsleben wird, desto leichter ist auch eine planmäßige Produktionsweise und desto seltener und schwächer werden auch die gefürchteten Wirthschaftskrisen werden. Hier ist wohl auch ein Wort über die Industriekartelle am Platze. Es läßt sich nicht leugnen, daß diese Bildungen, so lange sie die ihnen durch die Vereinigung großer wirthschaftlicher Kräfte erwachsende Macht mit Mäßigung gebrauchen, viel zu einem ruhigen Gang des Wirthschaftslebens beitragen können und, wenigstens in Deutschland, auch beigetragen haben. In vielen Fällen ist es ihnen gelungen, die ruinirende Preisdrückerei, die am Ende auch den Konsumenten keinen Nutzen bringt, zu beseitigen, ohne andererseits bei günstigen Konjunkturen die Preise übermäßig zu erhöhen. Solange die Syndikate eine solche, Produzenten wie Konsumenten gleich vortheilhafte Preispolitik verfolgen, läßt sich sicherlich nichts gegen sie einwenden, wenn freilich durch sie der Einzelne wieder ein Stück Selbstständigkeit einbüßt.

Von wichtigen Reichsgesetzen ist vor allen das nach langen Kämpfen zu Stande gekommene Gesetz über die deutsche Flotte zu nennen, das die Wehrhaftigkeit Deutschlands zur See gewährleisten soll. Der Bedeutung, die die Elektrotechnik bei uns erlangt hat, ist durch ein Gesetz über die elektrischen Maßeinheiten Rechnung getragen worden. In dem Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 ist für uns namentlich der § 126 von Wichtigkeit, wonach die Organe des Handelsstandes verpflichtet sind, die Registergerichte behufs der Verhütung unrichtiger Eintragungen sowie behufs der Berichtigung und Bervollständigung des Handelsregisters zu unterstützen, und berechtigt sind, Anträge zu diesem Zwecke bei den Registergerichten zu stellen und gegen Verfügungen, durch die über solche Anträge entschieden wird, das Rechtsmittel der Beschwerde zu erheben.

Bei der Berathung des Gesetzentwurfs über die Abänderung des Bankgesetzes, der dem Reichstag zur Zeit noch zur Beschlußfassung vorliegt, hat sich wiederum der Kampf um Verstaatlichung oder Nichtverstaatlichung der Reichsbank erhoben. Es wäre zu wünschen, daß die Frist, nach deren Ablauf das Reich die Bank übernehmen darf, auf 20 Jahre oder darüber erstreckt werde, damit das deutsche Wirthschaftsleben von den mit diesen Kämpfen stets verbundenen Beunruhigungen möglichst lange verschont bleibe.

Unter den preussischen Gesetzen des Vorjahres ist das Gesetz über die Beförderung deutscher Ansiedelungen in den Provinzen Westpreußen und Posen, wonach der der Staatsregierung zur Verfügung gestellte Fonds von 100 Millionen auf 200 Millionen Mark erhöht wird, namentlich für unseren

Osten von Interesse; ferner erwähnen wir noch das Gesetz vom 20. April 1898, das die der preussischen Zentralgenossenschaftskasse vom Staate als Grundkapital gewährte Einlage von 20 auf 50 Millionen Mark erhöht.

Der Gesetzentwurf über die Handelskammern des Herrn Handelsministers von Berlepsch scheiterte bekanntlich an der ablehnenden Haltung der Mehrheit des Abgeordnetenhauses gegenüber dem Grundgedanken des Gesetzes, der obligatorischen Einrichtung von Handelskammern über das ganze Staatsgebiet. Die Nützlichkeit der Handelskammern für Handel und Industrie ist jedoch immer mehr erkannt worden, und das Netz der Handelskammern wird daher auch ohne Zwang von Jahr zu Jahr dichter. Um jedoch bei den Neugründungen die nothwendige Leistungsfähigkeit zu sichern, hat der Herr Minister für Handel und Gewerbe bestimmt, daß Kammern nur für solche Bezirke zu errichten sind, deren für ihre Zwecke in Betracht kommendes Gewerbesteuerfoll mindestens 100000 Mark beträgt. Im Sinne dieses Erlasses liegt es auch, daß verschiedene Handelskammern eine Erweiterung ihres Geltungsgebietes nachsuchten und erhielten. Auch an uns trat die Regierung heran mit der Frage, ob wir eine Erweiterung unseres Bezirkes wünschten und welche Kreise wir hierzu für geeignet hielten. Wir hatten schon zu der Zeit, als die Einrichtung obligatorischer Handelskammern ins Auge gefaßt war, auf Anfrage des Herrn Ministers von Berlepsch den Wunsch ausgesprochen, daß unser Bezirk die Kreise Thorn, Kulm, Briesen, Löbau und Strassburg umfassen möge, und hielten dies auch jetzt noch für angezeigt, wozu auch, nachdem sich die Interessenten der neuen Kreise einverstanden erklärt hatten, der Herr Handelsminister durch Erlaß vom 30. November 1898 seine Genehmigung gab. Nach dieser ministeriellen Verfügung hat jeder der neu hinzutretenden Kreise zwei Mitglieder zu wählen, sodas unsere Kammer jetzt im Ganzen zwanzig Mitglieder zählt. Ueber die wirthschaftlichen Verhältnisse der neuen Kreise können wir, da ihr Zutritt erst kürzlich erfolgt ist, erst im nächsten Jahre berichten; in dem vorliegenden Berichte beschränken wir uns in der Hauptsache auf die Erörterung der Verhältnisse des alten Handelskammerbezirks. Hier können wir zwar im Allgemeinen gegen das Vorjahr einen Fortschritt konstatiren, wenigstens hat sich der Absatz unserer industriellen Betriebe und auch vielfach der Umsatz im Handelsgewerbe gehoben, doch klagt man darüber, daß die Erhöhung des Reingewinns hiermit nicht Schritt gehalten habe. Die hiesige Reichsbankstelle, die den berechtigten Ansprüchen auf Kreditgewährung bereitwilliges Entgegenkommen gezeigt hat und die sich immer mehr als ein unentbehrlicher Faktor unseres Kreditwesens erweist, hat ihren Umsatz von 208 auf 237 Millionen Mark gesteigert. Zu wünschen wäre nur, daß die für den gestiegenen Verkehr schon lange viel zu beschränkten Geschäftsräumlichkeiten eine Erweiterung

erfahren. Auch unsere übrigen Geldinstitute blicken fast durchgehend auf ein günstiges Geschäftsjahr zurück. Im Juli v. Js. errichtete die Norddeutsche Kreditanstalt eine Agentur in Thorn, deren Geschäftsverlauf sich schon in der kurzen Zeit ihres Bestehens recht befriedigend gestaltete. Ein erfreuliches Bild wachsenden Wohlstandes geben auch die Spareinlagen, die in der städtischen Sparkasse von 3,8 auf 4,2 Millionen Mark, in der Kreissparkasse von 637000 auf 774000 Mark gestiegen sind. Auch der Güterverkehr Thorns hat sich gehoben, wenn auch der Verkehr auf dem Hauptbahnhofe scheinbar einen Rückgang aufweist. Dies beruht jedoch darauf, daß über die aus Rußland von hiesigen Geschäftsleuten bezogenen Futtermittel immer häufiger schon bei ihrem Eintreffen in Alexandrowo über den endgiltigen Bestimmungsort verfügt wird, damit sie den Alexandrowoer Grenztransittarif benutzen können. Wenn sonach auch thatsächlich eine Steigerung unseres Güterverkehrs zu verzeichnen ist, so ist sie jedenfalls nur recht mäßig gewesen, namentlich gegenüber dem allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwung. Der Personenverkehr weist sogar eine direkte Abnahme auf, denn es reisten von den drei Bahnhofen (Hauptbahnhof, Stadtbahnhof und Bahnhof Mocker) im Vorjahre nur 362000 Personen ab gegen 387000 im Jahre 1897. Das sind offenbar sehr ungünstige Symptome für Thorn, die es nöthig machen, auf baldige Abhilfe zu sinnen. Eine Aenderung ist in erster Linie durch Vermehrung und Besserung unserer Verkehrsanstalten, namentlich der Eisenbahnen, zu erwarten, weshalb wir auch wiederholt an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten herangetreten sind. Wie wir schon früher öfter hervorhoben, ist uns durch den Bau der Bahn Schönsee—Jordan—Bromberg ein Theil unseres Hinterlandes entzogen worden; ein weiteres Stück unseres Absatzgebietes wird uns aber sicherlich verloren gehen, wenn die bereits genehmigte Bahn Kulm—Unislaw fertiggestellt sein wird. Um diesem Schlage zu begegnen, haben wir den Herrn Minister um Fortführung dieser Strecke über Unislaw bis Thorn gebeten, wobei wir nachwiesen, daß eine Rentabilität sicher zu erwarten sei. Leider erhielten wir den Bescheid, daß der Bau einer solchen Bahn zur Zeit nicht in Aussicht genommen worden sei; ebenso wurde unser Antrag auf staatsseitigen Ausbau einer normalspurigen Nebenbahn von Thorn nach Leibitz abgelehnt. Diese Bahn war ja früher als schmalspurige Kleinbahn gedacht, doch kam das Komitee, das die Förderung dieser Strecke in die Hand genommen hatte, zu der Ueberzeugung, daß jedenfalls eine normalspurige Bahn gebaut werden müsse, da die auf ihr voraussichtlich zur Verladung kommenden Transporte in der Hauptsache Massengüter, nämlich Ziegel, Getreide, Mehl und Kohlen sein würden, die die Kosten einer Umladung nicht tragen könnten. Die Einführung einer normalspurigen Kleinbahn in die Festung würde aber kaum durchführbar sein, auch erschien die Rentabilität

einer so kurzen Strecke wegen der verhältnißmäßig hohen Generalunkosten zweifelhaft, zumal da der weitere Ausbau wegen der russischen Grenze ausgeschlossen ist. Dagegen würden bei staatsseitigem Ausbau die allgemeinen Verwaltungskosten nur ganz gering und die Strecke daher sicher rentabel sein; dabei könnte sie auch erheblich kürzer ausgeführt werden, indem man sie etwa bei Katharinenflur in die Thorn—Insterburger Bahn einmünden lassen würde. Da die Bahn rentabel, wirtschaftlich nothwendig und nur in der letzt-erwähnten Form durchführbar ist, so geben wir die Hoffnung noch nicht auf, daß sie vom Staate gebaut wird oder daß dieser wenigstens einen namhaften Zuschuß zum Bau hergibt. Ein weiterer bisher unerfüllter Wunsch ist die Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Thorn—Marienburg. Zwar hat der Herr Minister in Folge unseres im Jahre 1897 gestellten Antrages angeordnet, daß Ermittlungen auf dieser Bahn vorgenommen würden, auch hat daraufhin die Eisenbahndirektion Danzig einen Bericht eingereicht, doch ist eine Entscheidung bisher noch nicht getroffen worden, trotzdem sich das Bedürfniß nach einer besseren Verbindung der Weichselstädte unter einander und mit der Provinzialhauptstadt von Jahr zu Jahr stärker geltend macht. Ebenjowenig ist noch bezüglich der Thorner Bahnhofsverhältnisse, die immer dringender eine gründliche Abänderung erheischen, etwas geschehen. Wir vermuthen, daß die Ablehnung unserer Bahnprojekte mit den noch schwebenden Erörterungen über eine Umgestaltung der Thorner Bahnhöfe in einem für uns verhängnißvollen Zusammenhange stehen. Wir müssen immer wiederholen, daß nur eine gründliche Umgestaltung uns eine wirkliche dauernde Abhilfe schaffen kann; hierzu gehört aber der Bau eines Hauptbahnhofes auf dem rechten Weichselufer und die Errichtung einer neuen Eisenbahnbrücke.

Mit Befriedigung stellen wir fest, daß die Erweiterung der Uferbahn jetzt vollendet ist und daß die Stadt auch die Anschaffung eines elektrisch betriebenen Strahnes beschlossen hat; diese Einrichtungen werden für unseren Umschlagsverkehr zweifellos von großem Nutzen sein.

Die beiden großen Kanalprojekte, der Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin und der Mittellandkanal, haben auch für uns ein hervorragendes Interesse. Wir haben wiederholt Gelegenheit genommen, uns auf das Wärmste für die Durchführung des Wasserweges Berlin—Stettin in östlicher Linienführung mit einem Seitenkanale Alt—Friedland—Nüstrin auszusprechen. Durch diese Trace in Verbindung mit dem projektirten Teltower Kanal würde erst der Mittellandkanal für uns nutzbar werden, da sie die direkteste Verbindung mit ihm herstellen und damit die Aussicht eröffnen würde, den Osten und Westen Deutschlands mehr als bisher zu einem einheitlichen Wirthschaftsgebiet umzugestalten, wovon nach unserer Ueberzeugung die östliche Landwirthschaft den Hauptvortheil haben würde. Natürlich setzen wir dabei voraus, daß gleich-

zeitig mit der Herstellung des Mittellandkanals und des Schiffahrtsweges Berlin-Stettin die Leistungsfähigkeit der östlichen Wasserstraßen erhöht wird, damit Schiffe von 600 Tonnen Ladesfähigkeit auf dem ganzen Wasserstraßennetz verkehren können und Umladungen, die den Werth einer Wasserstraße bedeutend verringern, vermieden werden. Von großer Bedeutung wird der Ausbau der Wasserstraßen für uns werden, falls es uns gelingt, den Bau eines Holzhafens bei Thorn zu verwirklichen, worauf wir mit Sicherheit rechnen zu können glauben, da die Staatsregierung dem Projekte das größte Wohlwollen entgegenbringt und ebenso die Holzinteressenten die baldige Ausführung dringend wünschen. Ohne Zweifel würde durch den Hafen der Holzhandel größere Sicherheit und Bewegungsfreiheit erlangen, ferner würde aber auch an dem Hafen sich bald eine umfangreiche Holzindustrie entwickeln, was ja für den industriearmen Osten von großer Bedeutung sein würde. Auf anderem Gebiete ist ja kürzlich hier eine industrielle Anlage gegründet worden, nämlich eine Kartoffelstärkefabrik, die jährlich ca. 600000 Zentner Kartoffeln verarbeiten und schon in diesem Herbst in Betrieb gesetzt werden soll.

Mit Rußland hat sich der allgemeine Verkehr Deutschlands wieder gehoben und die segensreichen Folgen des deutsch-russischen Handelsvertrages können von keinem Einsichtigen geleugnet werden. Wenn dabei der Thorer Detailhandel über die Abnahme des Verkehrs mit Rußland klagt, so liegt dies an den mannigfachen Grenzschwierigkeiten, die hüben und drüben den Reisenden gemacht werden und den Grenzverkehr immer mehr einschränken. Hier wäre eine Erleichterung, die bei gutem Willen ohne Gefährdung der Zollsicherheit möglich wäre, dringend erwünscht, um den Verkehr Thorns, das ja wegen der Nähe der Grenze nur über ein geringes deutsches Hinterland verfügt, zu fördern.

Die einzelnen Industriezweige weisen zwar, wie wir oben erwähnten, fast alle einen erhöhten Absatz auf, doch ist der dadurch gewonnene Vortheil durch die Steigerung der Rohmaterialienpreise zum Theil wieder verloren gegangen.

Die Maschinenfabriken sind genügend beschäftigt gewesen, sie klagen jedoch darüber, daß die Hütten- und Walzwerke zur Erledigung von Aufträgen Lieferfristen von  $\frac{1}{4}$  Jahr und darüber verlangen.

Ein recht günstiges Resultat weisen unsere Schuhfabriken auf, die bei genügendem Angebot von Arbeitskräften ihren Absatz hauptsächlich in Rheinland und Westfalen fanden; Beschäftigung war stets vorhanden, ja es mußte zeitweise sogar mit Ueberstunden gearbeitet werden.

Auch die Seifenfabriken haben ihren Absatz erhöhen können, doch hatten sie viel unter den sich stetig erhöhenden Fett- und Oelpreisen zu leiden. Noch weniger befriedigend war das Geschäftsjahr für die Ziegeleibetriebe,

die anstatt des erhofften Aufschwungs sogar die Preise herabgehen sehen, wobei noch ungesunde Kreditgewährung und der Mangel direkter Bahnverladung das Geschäft schädigten. Die schon jahrelang angestrebte Ziegeleivereinigung ist zwar zu Stande gekommen, doch haben sich nicht alle Betriebe angeschlossen; dennoch hofft man, der allgemein fühlbar gewordenen Preisdrückerei jetzt besser entgegenwirken zu können.

Der Betrieb der Honigkuchenfabriken war zufriedenstellend, ähnlich wie im Jahre vorher; der Absatz nach überseeischen Ländern nimmt erfreulich zu.

Die Spiritusindustrie blickt auf ein Jahr zurück mit ganz enormer Preishöhe, die vom April bis Oktober anhielt, um dann plötzlich herabzugehen, da der Konsum bei den hohen Preisen sich verringerte. Die hiesigen Fabriken haben einen beträchtlich höheren Absatz gehabt, als in den früheren Jahren.

Die Zuckerfabrik in Culmsee hat ihre Einrichtungen derart erweitert, daß sie im Stande ist in 24 Stunden 50000 Zentner Rüben zu verarbeiten; in der letzten Kampagne hat sie schon durchschnittlich 43700 in 24 Stunden verarbeitet. Die Rübenenernte war wegen der nassen Felder recht schwierig, auch mangelten die Arbeitskräfte; der Zuckergehalt der Rüben war gut, wenn er auch den des Vorjahres, den höchsten seit Bestehen der Fabrik, nicht erreichte. Ueber die Zukunft der deutschen Zuckerproduktion schreibt die Culmseer Fabrik in ihrem letzten Jahresberichte:

„Die Aussichten für die Zukunft der deutschen Zuckerfabriken sind nicht glänzend. Die Rübenzuckerproduktion in Amerika scheint einen rapiden Aufschwung zu nehmen, neue große Fabriken werden dort, namentlich in Kalifornien, errichtet. Die Verhältnisse auf Kuba dürften sich jetzt in nicht allzulanger Zeit wieder ruhiger gestalten und damit die Zuckerproduktion dort wieder steigen. Kuba produzierte vor dem Krieg ca. 20 Millionen Zentner Zucker, in den letzten Jahren nur 5—7 Millionen.

Diese beiden Umstände könnten bewirken, daß Amerika in nicht zu langer Zeit auf europäischen Zucker gänzlich verzichten kann. Man weiß ja heute allerdings noch nicht, ob Amerika den Kuba-Zucker gänzlich frei von Zoll hereinlassen wird — denn andererseits würde hierdurch die neu aufblühende amerikanische Zuckerindustrie zweifellos schwer geschädigt. Mag dem aber sein, wie ihm wolle, die deutsche Zuckerindustrie muß schweren Zeiten entgegengehen, sobald die Produktion Kubas ihre alte Höhe erreicht und Amerika seine Produktion unverhältnißmäßig steigert.“

Unsere Getreidemühlen sind durch den auf die durch die amerikanische Spekulation hervorgerufene Getreidehauffe folgenden plötzlichen Zusammenbruch schwer geschädigt worden; sie klagen ferner über den Getreideausnahmetarif nach Danzig und über die mangelhafte Qualität der 97er Ernte, die

sie zu Ankäufen theuren ausländischen Getreides zum Zwecke der Mischung zwang. Neue im Osten entstandene Großmühlen haben bei dem geringen Konsum unserer Ostprovinzen eine erdrückende Ueberproduktion hervorgerufen. Die Wiedereinführung des Staffeltarifs nach dem Westen für Getreide und Mühlenfabrikate wird als dringend erwünscht bezeichnet, doch dürften Getreide und Mehl keinesfalls differenziell behandelt werden, da sonst der Ruin unserer Mühlen unausbleiblich sein würde.

Der Getreidehandel blickt auf ein im Allgemeinen günstiges Jahr zurück, da die Preise verhältnißmäßig hoch waren und der Ausnahmetarif nach Danzig das Absatzgebiet erweiterte. Dieser Tarif hat für den Getreidehandel entschieden günstig gewirkt und die von uns im Vorjahre ausgesprochenen Befürchtungen, daß durch ihn in den Seestädten ein die billigere Fracht ausgleichender Preisdruck entstehen würde, ist nicht eingetroffen. Freilich kann er den Staffeltarif nach dem Westen, der eine stehende Forderung unserer östlichen Landwirthschaft und unseres Getreidehandels geworden ist, nicht ersetzen.

Der Handel mit russischen Futtermitteln, wofür ja Thorn ein Hauptstapelplatz geworden ist, bewegte sich in ruhigen Bahnen; die im Vorjahre gerügten Uebelstände auf den russischen Eisenbahnen waren zwar noch vorhanden, wenn auch in geringerem Grade; die Transporte blieben aber immer noch über Gebühr lange aus. Der Import von Kleie hat gegen das Vorjahr etwas abgenommen, dagegen sind bedeutend größere Quantitäten von Delkuchen hierhergekommen. Einen Uebelstand bilden die jetzigen Tarifverhältnisse, die die Importeure zwingen, über ihre Waaren schon bei deren Ankunft in Alexandrowo endgiltig zu verfügen. Unsere Bemühungen, hier Abhilfe zu schaffen, sind bis jetzt leider erfolglos geblieben.

Der Handel mit chemischen Düngemitteln war im Großen und Ganzen günstig, wenn auch der Nutzen wegen des immer stärkeren Wettbewerbes geringer geworden ist. Namentlich die kleineren Düngemittelhandlungen werden durch die Konkurrenz der Genossenschaften, die dabei noch durch den Staat gegenüber den Händlern begünstigt werden, geschädigt.

Der Holzhandel ist seit dem Jahre 1895 stetig besser geworden; die Trafastzufuhr ist von 1270 im Jahre 1895 auf 2243 Stück im Vorjahre gestiegen, und trotzdem war der Bedarf noch nicht gedeckt. Der Winter 97/98 war für die Holzanzufuhr in Rußland ungünstig gewesen, auch war der schlechte Wasserstand der russischen Weichsel und ihrer Nebenflüsse, die noch ein reiches Thätigkeitsgebiet für die russische Wasserbauverwaltung abgeben, der Holzanzufuhr nachtheilig. Zur Hebung der Zufuhren unseres Marktes würde namentlich das Zustandekommen des Holzhafens beitragen, da die Gefahren, denen das Holz jetzt durch oft monatelanges Umherliegen auf dem freien

Strom ausgefetzt ist, viele russische Holzexporteure abhielt, ihr Holz über Thorn zu leiten.

Die Speditoure klagen darüber, daß sie im letzten Viertel des Vorjahres durch die Einführung des Stückgutstafeltarifs bedeutende Einbuße erlitten hätten; sie wünschen, daß konsequenter Weise auch eine Staffelung der Wagenladungsgüter eintritt, wie dies ja auch von uns befürwortet worden ist. Ferner befürchten sie, daß durch die beabsichtigte Versetzung von Zucker zur Ausfuhr in den Spezialtarif III unserem Umschlagsverkehr ein schwerer Schlag zugefügt werden würde.

Der allgemeine Aufschwung, der in der gesammten Eisen- und Metallindustrie im Laufe des Jahres 1898 zu verzeichnen ist, hat auch auf den Thorer Handel mit Stabeisen, Eisenwaaren und Metallen seine günstige Wirkung nicht verfehlt. Die aufsteigende Richtung der Preise hat die Kundschaft zu größerer Kauflust angeregt, sodaß der Umsatz sich gegen das Vorjahr wesentlich vergrößert hat. Immerhin wird dem Thorer Eisenhandel das Geschäft durch die Konkurrenz in Bromberg und Danzig, die über günstigere Bahn- und Wasserverbindungen verfügt, erschwert und es sind weitere Schädigungen durch den Bahnbau Unislaw—Kulm zu Gunsten der Bromberger Konkurrenz für den gesammten Handel Thorns zu erwarten.

Das Geschäft in Baumaterialien blieb gegen das Vorjahr nicht zurück, obwohl die Bauten auf der Wilhelmstadt zum größten Theile beendigt waren. Es ist dies dem größeren Absatz nach außerhalb zuzuschreiben. In Folge außergewöhnlich starker Besetzung der Cementfabriken blieben diese mit den Lieferungen im Rückstande, sodaß sich zeitweise eine ziemlich starke Knappheit in Cement bemerkbar machte, die nicht unbedeutende Preissteigerungen zur Folge hatte.

Der Umsatz in Kohlen bewegte sich hier am Orte in den Grenzen der Vorjahre. Die Preise dafür erfuhren in Folge des größeren Bedarfs der stark beschäftigten Industrien wieder eine Erhöhung von  $2\frac{1}{2}$  Pfennig für den Zentner.

## 2. Die Ernte.

Die Ernte in unserem Bezirke kann im Allgemeinen befriedigend genannt werden, denn Winter und Sommergetreide sowie Hülsenfrüchte gaben einen mittleren Ertrag. Der bei Winterweizen und bei Gerste auf 10 Zentner bei Roggen und bei Erbsen auf 7—8 Zentner für den Morgen geschätzt wird. Gemenge brachte in guter Qualität eine so reichliche Ernte, wie selten zuvor. Rüben haben wechselnd zwischen 140 und 200 Zentner für den Morgen schwankende Erträge, im Durchschnitt etwa 169 Zentner gehabt. Durch den in Mitte Oktober plötzlich auftretenden Frost haben die Rüben nicht gelitten, ja sie sind bei später eintretendem Regen noch erheblich

gewachsen ohne nennenswerthe Schädigung des Zuckergehaltes. Kartoffeln haben auf leichtem Boden bei ausreichender Düngung 50—70 Zentner, auf gutem Boden 80—100 Zentner, im Durchschnitt etwa 70 Zentner für den Morgen gebracht. Durch den Frost haben sie allerdings etwas gelitten; man wird die dadurch eingetretene Schädigung mit 10 % nicht zu hoch angeben. Die Heuernte kann man bei den Wiesen mit zwei Schnitten auf 25 Zentner für den Morgen beziffern, eben so hoch die Kleeernte, doch sind beide Erträge durch Regen nicht unbedeutend geschädigt worden.

### 3. Geldverkehr.

Reichsbank.

Der Bankzinsfuß war

	vom 1. Januar bis 19. Januar:
5 %	für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,
	vom 20. Januar bis 17. Februar:
4 %	für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,
	vom 18. Februar bis 8. April:
3 %	für Wechsel, 4 % für Lombard-Darlehne,
	vom 9. April bis 9. Oktober:
4 %	für Wechsel, 5 % für Lombard-Darlehne,
	vom 10. Oktober bis 8. November:
5 %	für Wechsel, 6 % für Lombard-Darlehne,
	vom 9. November bis 18. November:
5½ %	für Wechsel, 6½ % für Lombard-Darlehne,
	vom 19. November bis 31. Dezember:

6 % für Wechsel, 7 % für Lombard-Darlehne,  
im Durchschnitt des ganzen Jahres 4,267 % (3,806) für Wechsel und  
5,267 % (4,806) für Lombard-Darlehne.

Der Abschluß der hiesigen Reichsbankstelle weist nach:

	1898:	1897:
Giro-Verkehr Einnahme . . . . .	82 121 587 Mk.	73 909 068 Mk.
"    "    Ausgabe . . . . .	82 312 801 "	73 667 236 "
Giro-Übertragungen Zugang . . . . .	37 251 150 "	22 886 217 "
"    "    Abgang . . . . .	35 865 387 "	32 029 712 "
Platzwechsel Zugang . . . . .	13 821 601 "	14 364 926 "
"    "    Abgang . . . . .	14 142 672 "	14 185 774 "
Verfandtwechsel . . . . .	3 615 017 "	3 448 223 "
Einzugswechsel Zugang . . . . .	16 401 814 "	13 455 684 "
"    "    Abgang . . . . .	16 564 039 "	13 337 087 "
Lombard-Darlehne Hinausgeliehen	5 397 800 "	5 601 300 "
"    "    Zurückgezahlt	5 566 700 "	5 468 900 "

Der Gesamtumsatz hat 237943600 Mk. gegen 208835400 Mk. im Jahre 1897 betragen.

Vorschuß-Verein zu Thorn (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Umsatz 17870000 Mk. Angekaufte Wechsel im Betrage von 3497740 Mk. (3485841). Eingenommene Zinsen 48560 Mk., gezahlte Zinsen 17114 Mk. Mitglieder Guthaben 303430 Mk. Aufgenommene Darlehne 297282 Mk. Spareinlagen 167843 Mk., vertheilte Dividende 18180 Mk. = 9 % (9). Die Mitgliederzahl betrug 791, der Reservefonds Ende 1898: 76915 Mk. (73439), die Spezialreserve 28803 Mk. (22648).

Thorner Kredit-Gesellschaft (G. Prowe & Co.). Aktienkapital unverändert 300000 Mk. Reservefonds 9462 Mk. (8284). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 3197869 Mk. (3071071). Am Schlusse des Jahres blieb ein Wechselbestand von 479362 Mk. (470147). Lombard-Darlehne wurden neu ausgegeben 114611 Mk. Depositen wurden neu eingezahlt 453673 Mk. (452975). Es blieb am Schlusse des Jahres ein Bestand von 275742 Mk. (304696). Die Aktionäre erhielten eine Dividende von 4 % (8 %).

Städtische Sparkasse. Spareinlagen Ende 1897: 3813122 Mk. (3535938). Neue Einlagen im Jahre 1898: 1720260 Mk. (1523561). Gutgeschriebene Zinsen 105765 Mk. (96803). Zurückgezahlte Einlagen 1456933 Mk. (1343180). Spareinlagen Ende 1898: 4182214 Mk. Reingewinn 28060 Mk. Reservemasse Ende 1898: 195720 Mk. (180456). Das Vermögen der Sparkasse besteht aus Inhaberpapieren im Nennwerthe von 1665000 Mk. (1657600), im Kurswerthe von 1670649 Mk. (1674230), Hypotheken 1122658 Mk. (953597), Wechseln 208065 Mk. (102940), Darlehne bei Instituten 417618 Mk. (422830), vorübergehenden Darlehnen 909000 Mk. (814000), dem Baarbestande von 49944 Mk. (25989). Am Jahreschlusse befanden sich 8342 (7730) Sparkassenbücher im Umlauf.

Culmsee'er Volksbank J. Scharwenka & Co. Aktienkapital unverändert 210000 Mk. Die Reserven betragen Ende 1898: 20015 Mk. (16826). Wechsel wurden angekauft in Höhe von 1605007 Mk. (1916480). An Depositen wurden eingezahlt 577941 Mk. (416786). Am Schlusse des Jahres betrug der Depositenbestand 333950 Mk. (282044), der Wechselbestand 341230 Mk. (353319). Dividende  $7\frac{3}{4}$  % (8 %).

Vorschuß-Verein zu Culmsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Mitgliederzahl Ende 1898: 277 Personen (290). Guthaben der Mitglieder 52333 Mk. (53413). Reservefonds 3718 Mk. (3151). Der Geschäftsumsatz betrug 2109225 Mk. (2185282). Wechsel wurden angekauft im Betrage von 921052 Mk. (971431). Auf Depositenkonto sind eingezahlt 83258 Mk. (114717). Dividende 7 % (7 %).

Volkbank zu Schönsee (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Reservefonds 3717 Mk. (3472). Mitgliederantheile 15869 Mk. (14393). Depositen 112490 Mk. (83633). Spezialreserve 750 Mk. (899). Wechselbestand 96098 Mk. (94242). Bankdarlehne 37500 Mk. (11000). Reingewinn 1394 Mk. (1154). Dividende 7 % (7 %).

Kreissparkasse mit dem Sitze in Thorn. Einlagenbestand Ende 1897: 637913 Mk. (578806). Einlagen im Jahre 1898: 443807 Mk. (551812). Zuge schriebene Zinsen 18173 Mk. (18600). Zurückgezahlte Einlagen 325506 Mk. (511305). Bestand der Einlagen Ende 1897: 774388 Mk.

Scharnauer Darlehnskassen-Verein (Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht). Aktiva 69352 Mk. (56884). Passiva 69312 Mk. (56833). Gewinn 40 Mk. (51). Mitgliederzahl Ende 1897: 54, Ende 1898: 55.

Die eingeklammerten Zahlen geben die Ergebnisse des Vorjahres an.

#### 4. Post- und Telegraphenverkehr.

Die Zahl der aufgegebenen Telegramme ist von 87754 im Jahre 1897 auf 91908 im Vorjahre, die der eingegangenen von 83243 auf 86103 gestiegen. Im Einzelnen hat der Telegrammverkehr namentlich in Thorn, Schönsee, Mocker, Leibitsch und Ottlofschin zugenommen, während Culmssee, Podgorz und Ostaszevo eine kleine Verminderung aufweisen. Bei den Postanstalten Thorn I, II, Mocker und Podgorz hat sich der Gesamt-Briefverkehr von 7016000 auf 7673000 Stück, der Packetverkehr von 424000 auf 450000, der Postamweisungsverkehr von 272000 Stück über 14,4 Millionen Mark auf 289000 Stück über 15,7 Millionen Mark gehoben. Zurückgegangen ist nur die Zahl der mit den Posten reisenden und zwar von 355 auf 278 Personen.

#### 5. Verkehr auf der Weichsel.

Im Jahre 1898 haben Thorn passiert:

##### 1. Von Rußland stromab:

797 beladene Rähne	gegen	434	im	Vorjahre.
104 leere Rähne	"	16	"	"
19 beladene Güterdampfer	"	28	"	"
21 leere Güterdampfer	"	13	"	"
— Personendampfer	"	3	"	"
36 Schleppdampfer	"	10	"	"
2228 Holztraßen	"	1775	"	"

## 2. Nach Rußland stromauf:

468 beladene Rähne	gegen	410	im	Vorjahre.
23 leere Rähne	"	10	"	"
29 beladene Güterdampfer	"	26	"	"
8 leere Güterdampfer	"	4	"	"
20 Schleppdampfer	"	14	"	"
2 Personendampfer	"	1	"	"

## 3. Aus dem Inlande stromab:

118 beladene Rähne	gegen	200	im	Vorjahre.
77 leere Rähne	"	38	"	"
87 beladene Güterdampfer	"	93	"	"
3 leere Güterdampfer	"	3	"	"
10 Schleppdampfer	"	2	"	"
9 Holzraften	"	30	"	"

## 4. Aus dem Inlande stromauf:

141 beladene Rähne	gegen	109	im	Vorjahre.
24 leere Rähne	"	43	"	"
112 beladene Güterdampfer	"	105	"	"
3 leere Güterdampfer	"	13	"	"
5 Schleppdampfer	"	—	"	"
<u>4344</u>	gegen	<u>3380</u>	im	Vorjahre.

Von den 4344 Wasserfahrzeugen sind in Thorn

## 1. Ganz befrachtet stromab:

mit Stückgütern	1 Rahn	58 Dampfer.
" Branntwein	1 "	5 "
" Rohzucker	75 Rähne	21 "
" Weizen	3 "	— "
" Roggen	4 "	— "
" Gerste	3 "	— "
" Mühlenfabrikaten	3 "	3 "
" gesägtem Nutzholz	5 "	— "
" Ziegelsteinen	15 "	— "
" Feldsteinen	1 "	— "
" Holzwaaren	1 "	— "
" verarbeitetem Eisen	1 "	— "
" Artillerie-Material	1 "	— "
" Melasse	4 "	— "

## 2. Ganz befrachtet stromauf:

mit Kalksteinen	26	Rähne	—	Dampfer.
" Ziegelsteinen	19	"	—	"
" Stückgut	1	"	4	"
" Kalk	—	"	1	"
" Steinkohlen	1	"	—	"
" Schwerspat	1	"	—	"

## 3. Ganz entlößt stromauf:

mit Steinkohlen	35	Rähne	—	Dampfer.
" Hülsenfrüchten	4	"	—	"
" Heringen	1	"	—	"
" Stückgut	73	"	109	"
" Baumwollsaatmehl	1	"	—	"
" Delfuchen	1	"	—	"
" Roheisen	1	"	—	"
" verarbeitetem Eisen	4	"	—	"
" Petroleum	7	"	—	"
" sonstigen Gegenständen	3	"	2	"
" Mais	3	"	—	"
" Reis	1	"	—	"
" Chamottesteinen	1	"	—	"
" Roggen	1	"	—	"
" Speck	1	"	—	"
" Eis	1	"	—	"
" Fastage	—	"	1	"
" Treber	3	"	—	"

## 4. Ganz entlößt stromab:

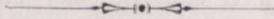
mit Meie	102	Rähne	—	Dampfer.
" Weizen	4	"	—	"
" Roggen	1	"	—	"
" Hülsenfrüchten	9	"	—	"
" Gerste	1	"	—	"
" anderem Getreide	1	"	1	"
" sonstigen Gegenständen	1	"	—	"
" Delfuchen	2	"	—	"
" Rauhhaaren	2	"	2	"
" Brennholz	14	"	—	"
" Steinen	130	"	—	"
" gefalzenen Därmen	—	"	2	"

Da bereits Mitte Februar Eisgang und Hochwasser sich verloren hatten, setzte die Schifffahrt schon um den 20. Februar ein und war Anfang März bereits in vollem Gange, wenn auch die Schiffe stromaufwärts wegen der immer noch recht starken Strömung nur langsam vorwärts kommen konnten. Die Zuckerverladungen begannen hier in der 3. Märzwoche, wobei 10—11 Pfennige für den Zentner bis Neufahrwasser gezahlt wurden. Es sind im letzten Jahr bedeutend geringere Quantitäten Rohzucker zur Verschiffung gelangt und es steht zu befürchten, daß diese Mengen noch geringer werden, sobald Zucker zur Ausfuhr, wie dies von der Eisenbahnerverwaltung beabsichtigt wird, in den Spezialtarif III versetzt werden würde. In Thorn selbst waren im Winter 97/98 nur ca. 170 000 Zentner Rohzucker eingelagert worden, gegenüber 500 000 Zentner im Vorjahre. Als Mitte April der Rahnraum knapp wurde, mußten etwas höhere Zuckerfrachten bewilligt werden, doch sanken sie Anfang Mai wieder bis auf 9 Pfennige für den Zentner. Mitte Mai waren die Zuckerverladungen bereits vollständig beendet. Im Mai und Juni bewegte sich der Schiffsverkehr in ruhigen Bahnen, was wohl hauptsächlich durch die frühe Eröffnung der Schifffahrt hervorgerufen wurde. Vom Juli ab bis tief in den Oktober hinein litt die Schifffahrt unter abnorm niedrigem Wasserstande, der die Rähne, namentlich in Polen, am Fortkommen hinderte, und wenn auch der hierdurch zeitweilig hervorgerufene Mangel an Rahnraum die Frachten erhöhte, so war doch der Nutzen für die Schiffer trotzdem nur gering, da die lange Fahrt den Vortheil wieder aufhob. Ende Oktober trat Frostwetter ein und trieb die Verloader zur Eile an, namentlich wurden die Zuckerverladungen gefördert, damit sie bis zum 15. November erledigt wären, da von diesem Termin ab die Versicherungsgesellschaften die erhöhten Winterprämien berechnen. Im November und Dezember war die Witterung zwar noch recht milde, dennoch ruhte von Ende November ab die Schifffahrt ganz. Die Schiffer blicken nicht mit Befriedigung auf die letzte Schifffahrtsperiode zurück, da ihr Verdienst wegen des schlechten Wasserstandes und aus Mangel an zu verladenden Gütern verhältnißmäßig knapp gewesen ist.

## 6. Eisenbahnverkehr.

Nach der Nachweisung über den Güterverkehr auf dem Thorer Hauptbahnhofe würden wir einen Rückgang von etwa 21 000 To. zu verzeichnen haben; wie wir jedoch schon im Vorjahre berichteten, liegt der Grund dieses Rückganges nur an der geänderten Disposition über die Versendung der Futtermittel. Die von Rußland über Alexandrowo nach Thorn kommenden Futtermittel, Kleie und Dalkuchen, können den billigen Alexandrowoer Grenztransittarif nur dann benutzen, wenn schon in Alexandrowo über ihren

endgültigen Bestimmungsort verfügt wird. In Folge dessen erscheint nur ein Theil der Futtermittel, die für Thorner Rechnung importirt werden, in der hiesigen Güterstatistik. Rechnet man die Mühlenfabrikate nicht mit, so hat sich der Gesamtgüterverkehr auf den Stationen Thorn und Mocker von 201000 To. im Jahre 1896 auf 236000 im Jahre 1897 und 243000 To. im Vorjahre gehoben. Auf dem Hauptbahnhofe weisen, abgesehen von den Mühlenfabrikaten, Hafer, Gerste, Rübsen, Hülsenfrüchte, Steinkohlen, Steine und Sammelgüter eine Abnahme auf, während der Verkehr in Delfuchen, Mais, Zucker, Holz, Eisen, in Eil- und Stückgütern zugenommen hat. Auf dem Bahnhofe Mocker hat der Verkehr von Delfuchen, Zucker und Holz etwas nachgelassen, während Weizen, Roggen, Spiritus, Steinkohlen, Eil- und Stückgüter und namentlich Steine in beträchtlich größeren Mengen verfrachtet worden sind. Der Personenverkehr hat sich in Mocker etwas vergrößert, dagegen auf den beiden Thorner Bahnhöfen vermindert. Der Viehverkehr bewegte sich etwa in den Grenzen des Vorjahres, nur hat sich Eingang und Versandt von Schweinen etwas vermindert, dagegen ist die Menge des Geflügels nicht unerheblich gewachsen.



## Verhandlungen der Handelskammer.

### I. Einrichtungen für Handel und Industrie.

#### 1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.

##### Handelsgesetzbuch.

Von verschiedenen Handelsvertretungen war der Wunsch ausgesprochen worden, Preußen möge von der den Landesregierungen durch § 4 Absatz 3 des neuen Handelsgesetzbuchs eingeräumten Befugniß zum Erlaß von Bestimmungen über die Grenzen des Kleingewerbes Gebrauch machen. Unter dem 5. August 1898 richtete der Herr Handelsminister ein Rundschreiben an die Handelskammern, worin er mittheilte, daß solche Bestimmungen für die Zeit nach dem Inkrafttreten des Handelsgesetzbuches alsbald erlassen werden sollten, da ein Bedürfniß hierfür aus folgenden Erwägungen anzuerkennen sei:

„Nach dem Artikel 10 des geltenden Handelsgesetzbuchs ist für die Frage, wer als Minderkaufmann anzusehen ist, im Wesentlichen der Gegenstand des Gewerbebetriebes entscheidend (Höker, Trödler, Hausirer und dergleichen Handelsleute von geringem Gewerbebetriebe, Wirthe, gewöhnliche Fuhrleute und Schiffer, endlich Handwerker).

Nach dem entsprechenden § 4 des neuen Handelsgesetzbuchs kommt es, abgesehen von den Handwerkern, deren Zugehörigkeit zur Klasse der Minderkaufleute unberührt geblieben ist, nicht mehr auf den Gegenstand, sondern nur noch auf den Umfang des Gewerbebetriebes an. Minderkaufmann ist jeder Handeltreibende, dessen Gewerbebetrieb nicht über den Umfang des Kleingewerbes hinausgeht. Was als Kleingewerbe und was als Großbetrieb zu erachten ist, dafür giebt das Gesetz selbst keinen Anhalt. Wenn daher schon nach dem geltenden Rechte die Unterscheidung der Minderkaufleute von den Vollkaufleuten Schwierigkeiten gemacht hat, so müssen diese Schwierigkeiten nach dem neuen Rechte beim Mangel der den Landesregierungen vorbehaltenen genaueren Abgrenzung alsbald in erhöhtem Maße hervortreten.

Dazu kommt, daß die Sonderstellung der Minderkaufleute im neuen Handelsgesetzbuche eine weitergehende Bedeutung hat als im alten. Nicht bloß die Vorschriften über Firmen, Handelsbücher, Prokuren und Handelsgesellschaften — wie nach Artikel 10 —, sondern auch gewisse Vorschriften über die Handelsgeschäfte finden nach § 351 des neuen Handelsgesetzbuchs auf die Minderkaufleute keine Anwendung. Nach dem geltenden Rechte ist ferner die Eintragung im Handelsregister für die Frage, ob Jemand Vollkaufmann oder nur Minderkaufmann ist, nicht von Belang; auch dem eingetragenen Geschäftsmanne steht im Streitfalle der Nachweis offen, daß er nur Minderkaufmann und als solcher zu Unrecht eingetragen sei. Nach § 5 des neuen Gesetzbuchs kann dagegen derjenige, dessen Firma im Handelsregister eingetragen ist, nicht geltend machen, daß sein Gewerbebetrieb unter § 4 falle. Andererseits entsteht bei den im § 2 bezeichneten Gewerbetreibenden die Kaufmannseigenschaft erst durch die Eintragung im Handelsregister. Da aber Minderkaufleute von der Eintragung ausgeschlossen sind, so wird den in § 2 bezeichneten Gewerbetreibenden die Erlangung der Kaufmannseigenschaft unmöglich, wenn ihr Gewerbebetrieb zu Unrecht als unter § 4 fallend erachtet wird.

Ist hiernach ein Fehlgriff in der Unterscheidung des Minderkaufmanns von dem Vollkaufmann nach dem neuen Rechte von weit größerer Tragweite als bisher, so darf die für diese Unterscheidung maßgebende Frage, wie die Grenze zwischen Kleinbetrieb und Großbetrieb zu ziehen ist, nicht lediglich der Entscheidung der einzelnen Registergerichte überlassen werden; es bedarf vielmehr, wie bereits in der Denkschrift zum Entwurfe des neuen Handelsgesetzbuchs (Hahn's Materialien, fortgeführt von Mugdan Bd. 6, S. 201) vorgesehen ist, bestimmter, allgemein bindender Vorschriften hierüber. Der Erlaß solcher Vorschriften erscheint auch deshalb erforderlich, weil durch § 126 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai 1898 (R.-G.-Bl. S. 189) den Organen des Handelsstandes die Mitwirkung bei der Führung des Handelsregisters mit selbstständigem Beschwerderechte eingeräumt ist und bei dieser Mitwirkung sich fortwährend Meinungsverschiedenheiten zwischen den Gerichten und den Handelskammern über die Grenzen des Klein- und Großbetriebes ergeben müssen, solange nicht diese Grenzen in einer beide Theile bindenden Weise festgestellt sind.

Die Abgrenzung hat nach § 4 Absatz 3 auf der Grundlage der nach dem Grundumsange bemessenen Steuerpflicht und in Ermangelung einer solchen Besteuerung nach anderen Merkmalen zu erfolgen. In Preußen ist demgemäß die Steuerklassen-Eintheilung des Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 (G.-S. S. 205) zu Grunde zu legen. Diese Eintheilung wird aber für sich allein nicht genügen. Die Steuerklassen I—III werden zwar wohl unbedenklich

dem Großbetriebe und andererseits die nach § 7 dieses Gesetzes von der Gewerbesteuer befreiten Betriebe ebenso unbedenklich dem Kleingewerbe zugerechnet werden können. Dagegen werden die Betriebe der Steuerklasse IV insgesammt weder der einen noch der anderen Kategorie unterstellt werden dürfen, vielmehr wird hier eine weitere Klassifizierung nach anderen Merkmalen eintreten müssen.“

Zum Schluß forderte der Herr Minister die Handelsvertretungen auf, diese Angelegenheit, die — abgesehen von dem besonderen Interesse, das sie für die Handelskammern im Hinblick auf die Abgrenzung der für sie wahlberechtigten und beitragspflichtigen Personen besitze — für den Handel und den Handelsstand von hoher Bedeutung sei, zu prüfen und ihm vor dem 1. Januar 1899 diejenigen Vorschläge zu unterbreiten, zu denen sie dabei gelangen würden.

Wir erwiderten unter dem 6. Dezember, daß wir nach eingehender Prüfung der Angelegenheit es für besser hielten, wenn man von einem Erlaß von Bestimmungen zur Abgrenzung des Kleingewerbes, wie ihn § 4 Absatz 3 des neuen Handelsgesetzbuchs zulasse, absehen würde, und begründeten dies in nachstehender Ausführung:

„So wünschenswerth es wäre, ein sicheres Kriterium zur Scheidung der Kleingewerbetreibenden von den Vollkaufleuten zu besitzen, so stehen der Festlegung genauer Grenzen doch mannigfache Schwierigkeiten und Bedenken entgegen. So würde vor allem bei Zugrundelegung des preussischen Gewerbesteuergesetzes vom 24. Juni 1891 die Feststellung einheitlicher Grundsätze für das Reich, wie dies im Interesse von Handel und Verkehr doch wünschenswerth wäre, nicht möglich sein.

Wenn man aber auch dieses Bedenken fallen lassen würde, so scheint es uns doch unzweckmäßig, unter Zugrundelegung des Gewerbesteuergesetzes — ganz abgesehen von der Frage, ob dieses Gesetz überhaupt die Steuerpflicht nach dem Geschäftsumfange bemißt — die Grenzen des Kleingewerbes ein für allemal festzusetzen. Es ist zwar ohne Weiteres zuzugeben, daß, wenn überhaupt Bestimmungen erlassen werden sollen, die Grenzlinie zwischen Vollkaufleuten und Minderkaufleuten durch die Steuerklasse IV durchgehen müßte; es sind aber alle aus dem Gewerbesteuergesetz zu entnehmenden Merkmale — und nur solche können nach § 4 Abs. 3 des neuen Handelsgesetzbuchs in Frage kommen — zur Eintheilung nicht geeignet. Die Scheidung nach der Höhe des Steuerfahes, die ja zunächst liegen würde, ist schon deshalb zurückzuweisen, weil die Gesichtspunkte, nach denen die Steuerauschnüsse die aufzubringende Gewerbesteuer unter die Mitglieder der Steuergesellschaft vertheilen, in den einzelnen Kreisen verschieden und auch in ein und demselben Kreise wechselnd sind. Der jährliche Ertrag bietet aber ebensowenig wie der Werth

des Anlage- und Betriebskapitals, zumal bei der großen Schwierigkeit genauer Feststellung dieser Beträge, einen brauchbaren Maßstab, da der Umfang von Betrieben mit gleichen Erträgen oder mit gleichem Anlage- und Betriebskapital ganz verschieden sein kann.

Wie aber auch die Bestimmungen getroffen werden mögen, immer werden sie bewirken, daß ein Theil der Betriebe, für die die Anwendung des Rechts der Vollkaufleute erwünscht sein würde, ausgeschlossen werden und andererseits Geschäfte, bei denen eine geordnete Buchführung weder nöthig noch durchführbar ist, hierzu gezwungen werden. Nur die Entscheidung von Fall zu Fall kann solche Uebelstände beseitigen, und es ist mit Bestimmtheit zu erwarten, daß die durch § 126 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit den Handelsorganen gewährte Mitwirkung bei der Führung des Handelsregisters den Erfolg haben wird, daß nur solche Geschäfte, die wirklich einen kaufmännisch eingerichteten Betrieb erfordern, eingetragen werden und daß diese Betriebe auch sämmtlich zur Eintragung gelangen.“

Wie bisher durch Art. 20 des noch in Kraft stehenden Handelsgesetzbuchs, so ist durch § 30 des neuen Handelsgesetzbuchs vom 10. Mai 1897 (R.-G.-Bl. S. 219) der Schutz des Rechts zur ausschließlichen Führung einer eingetragenen Firma auf den Bezirk des Orts der Handelsniederlassung beschränkt. Doch ist in Berücksichtigung des Umstandes, daß die Straßenzüge benachbarter Orte vielfach in einander übergehen, den Landesregierungen vorbehalten, Bestimmung dahin zu treffen, daß benachbarte Orte oder Gemeinden als ein Ort oder als eine Gemeinde im Sinne des Firmenrechts anzusehen seien.

Wir wurden daraufhin aufgefordert, uns zu äußern ob und für welche Orte unseres Bezirkes ein Bedürfnis für eine solche Bestimmung bestehe. Wir berichteten darauf an den Herrn Regierungspräsidenten, daß in unserem Bezirke nur für die Orte Thorn und Mocker ein solches Bedürfnis vorhanden sei, da sie eng benachbart seien, ziemlich verwickelte Grenzen besäßen und ihre Straßenzüge in einander übergingen.

#### **Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit.**

Unter dem 11. August 1898 erließ der Herr Minister für Handel und Gewerbe nachstehendes Rundschreiben an die Handelsvertretungen:

„Nach § 126 des Gesetzes über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit vom 17. Mai d. J. (R.-G.-Bl. S. 189) sind die Organe des Handelsstandes verpflichtet, die Registergerichte zur Verhütung unrichtiger Eintragungen sowie zur Berichtigung und Bervollständigung des Handelsregisters zu unterstützen; sie sind berechtigt, Anträge zu diesem Zweck bei den Registergerichten zu stellen und gegen Verfügungen, durch die über solche

Anträge entschieden wird, das Rechtsmittel der Beschwerde zu erheben. Die näheren Bestimmungen sind von den Landesregierungen zu treffen.

In Preußen sind die Handelskammern und die in § 44 des Gesetzes über die Handelskammern vom 24. Februar 1870/19. August 1897 (G.-S. S. 355) bezeichneten kaufmännischen Korporationen diejenigen Organe, welchen die Mitwirkung bei der Registerführung für ihren Bezirk zu übertragen sein wird. Der Herr Justizminister hat zur Erwägung gestellt, ob nicht zur Regelung dieser Mitwirkung weitere Vorschriften zu erlassen sein möchten. Insbesondere kommt in Frage, ob und inwieweit zur Verhütung unrichtiger Eintragungen und zur Berichtigung und Vervollständigung des Handelsregisters den Registergerichten eine Mittheilung der Eintragungen an die Handelsvertretungen vorzuschreiben und diesen letzteren die Verpflichtung aufzuerlegen wäre, die zu ihrer Kenntniß gelangenden Fälle unrichtiger und unvollständiger Eintragungen oder unterbliebener Anmeldungen den Registergerichten anzuzeigen.

Ich ersuche die Handelsvertretungen, sich vor Ablauf des Jahres 1898 über diese Frage und die für die Mitwirkung der Handelsorgane bei der Registerführung sonst etwa in Betracht kommenden Fragen zu äußern."

Wir erwiderten darauf, daß die ins Auge gefaßten näheren Bestimmungen, wonach den Registergerichten eine Mittheilung der Eintragungen an die Handelsvertretungen vorzuschreiben und diesen letzteren die Verpflichtung aufzuerlegen wäre, die zu ihrer Kenntniß gelangenden Fälle unrichtiger und unvollständiger Eintragungen oder unterbliebener Anmeldung den Registergerichten anzuzeigen, uns durchaus zweckmäßig erschienen; wir seien auch überzeugt, daß die Handelsvertretungen die ihnen auferlegten Pflichten gern und gewissenhaft erfüllen würden. Um sie jedoch in den Stand zu setzen, eine genaue Kontrolle über unterlassene Anmeldungen auszuüben, werde es sich empfehlen, die Gemeindebehörden anzuweisen, den Handelsvertretungen in regelmäßigen Zwischenräumen Mittheilungen über die neu errichteten und über die aufgelösten Gewerbebetriebe des betreffenden Bezirkes zukommen zu lassen.

#### **Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs.**

Der Vorstand des Zentralverbandes deutscher Kaufleute hatte in einer Petition an den Bundesrath gebeten, der im Verkehr mit Stearinkerzen bestehenden Unsicherheit, sowie der Möglichkeit der Täuschung des Publikums im Einzelverkehr dieser Waarengattung, durch eine auf Grund des § 5 Abs. 1 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs vom Bundesrath zu erlassende Verordnung entgegenzutreten, durch welche die Verpflichtung begründet werden solle, daß auf den Packeten

- a) das Nettogewicht der darin enthaltenen Kerzen,  
 b) die Qualität der Kerzen (ob Prima-, Sekunda- oder Tertia-  
 Lichte)

anzugeben sei. Den Bedürfnissen des Verkehrs werde am meisten dadurch entsprochen, daß als Regel die Packung von  $\frac{1}{2}$  kg Netto-Inhalt vorgeschrieben und bestimmt werde, daß andere Packungen immer ein durch 500 g theilbares Gewicht haben müßten.

In Folge dieser Eingabe richtete der Herr Handelsminister ein Rundschreiben an die Handelskörperschaften, worin er bemerkte, daß der § 5 des betreffenden Gesetzes keine rechtlichen Grundlagen für die Bestimmungen biete, durch die Qualitätsangaben im Einzelverkehr vorgeschrieben würden; er ersuche daher, sich bloß darüber zu äußern, ob und inwieweit der Anregung hinsichtlich des Punktes a weitere Folge zu geben sein möchte. Wir berichteten darauf, daß wir es im Interesse des Publikums und des reellen Handels mit Stearinkerzen für wünschenswerth hielten, wenn vom Bundesrathe gemäß § 5 des Gesetzes zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs eine Verordnung erlassen würde, wonach im Verkehr mit Stearinkerzen auf den Packeten das Nettogewicht der darin enthaltenen Kerzen anzugeben sei. Dagegen gehe die Forderung, daß als Regel die Packung von  $\frac{1}{2}$  kg vorgeschrieben und bestimmt werde, daß andere Packungen immer ein durch 500 g theilbares Gewicht haben müßten, zu weit, da schwerere Packete als zu  $\frac{1}{2}$  kg überhaupt nicht üblich seien, bei geringeren Qualitäten aber eine leichtere Packung jetzt allgemein im Gebrauch sei. Zum Schutze des Publikums werde ja auch die Angabe des Nettogewichts vollständig hinreichend und die Vorschrift eines bestimmten Gewichts daher überflüssig sein.

Mitte Januar dieses Jahres forderte der Herr Handelsminister die Kammern auf, die Frage zu prüfen, ob vom Standpunkte der Produktion wie des Handels aus eine Vorschrift erwünscht sei, daß der Handel mit Brennstoffen, insbesondere mit Briketts, Steinkohlen, Braunkohlen und Koks sich nach Gewicht zu vollziehen habe. Wir bejahten diese Frage, baten aber, auch Torf unter die nach Gewicht zu verkaufenden Brennstoffe aufzunehmen.

### **Gesetz über die Handelskammern**

24. Februar 1870  
 vom 19. August 1897.

Nach § 30 des Gesetzes über die Handelskammern sind diese befugt, zur Deckung der Kosten von Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die für einzelne Theile des Handelskammerbezirks oder für einzelne Betriebszweige ausschließlich bestimmt sind, oder ihnen vorzugsweise zu Gute kommen, die Beitragspflichtigen dieser Bezirkstheile oder Betriebszweige zu besonderen Beiträgen heranzuziehen. Derselbe Paragraph bestimmt in Absatz 2, daß zur

Verwaltung solcher Einrichtungen Vertreter der beteiligten Bezirksteile oder Betriebszweige in angemessener Zahl heranzuziehen sind; auch kann die Verwaltung örtlichen oder fachlichen Ausschüssen übertragen werden, die aus Mitgliedern der Handelskammer und Vertretern der beteiligten Bezirksteile oder Betriebszweige zu bilden sind. In einem Einzelfalle ist es nun zweifelhaft gewesen, ob der angeführte Paragraph auch dann Geltung habe, wenn die fraglichen Anstalten von Dritten verwaltet werden. Der Herr Minister für Handel und Gewerbe hat darauf folgende prinzipielle Entscheidung gefällt:

„Nach § 38 Absatz II des Handelskammergesetzes ist die Handelskammer befugt, Anstalten, Anlagen und Einrichtungen, die die Förderung von Handel und Gewerbe, sowie die technische und geschäftliche Ausbildung, die Erziehung und den sittlichen Schutz der darin beschäftigten Gehilfen und Lehrlinge bezwecken, nicht nur zu begründen, sondern auch zu unterstützen. Im ganzen fachlichen Umfange dieser Bestimmung ist eine Mehrbelastung gemäß § 30 des Gesetzes zulässig. Sind also Anstalten, Anlagen und Einrichtungen für einzelne Theile des Handelskammerbezirks oder für einzelne Betriebszweige ausschließlich bestimmt oder kommen sie ihnen vorzugsweise zu Gute, so dürfen zur Deckung der entstehenden Kosten die Beitragspflichtigen dieser Bezirksteile oder Betriebszweige nach vorheriger Anhörung zu besonderen Beiträgen auch dann herangezogen werden, wenn diese Anstalten u. von Dritten verwaltet werden. Dem Absatz II des § 30 wird die Handelskammer dadurch entsprechen können, daß sie die Unterstützung davon abhängig macht, daß bei der Verwaltung der Anstalt eine Vertretung des belasteten Bezirks oder Betriebszweiges mitwirkt.“

Unter dem 19. Oktober hat der Herr Minister für Handel und Gewerbe den Handelskammern eröffnet, daß sie die gemäß § 39 Absatz 1 des Gesetzes über die Handelskammern alljährlich spätestens Ende Juni über die Lage und den Gang des Handels während des vorher gegangenen Jahres zu erstattenden Berichte über ein von dem Kalenderjahr abweichendes Geschäftsjahr, das die ersten Monate des laufenden Jahres mit umfaßt, erstatten dürfen.

Nach einer ministeriellen Entscheidung ist die Errichtung von Handelskammern mit kleinen Bezirken im Allgemeinen nicht erwünscht, da abgesehen von anderen Bedenken auch die geringe Leistungsfähigkeit solcher Kammern dagegen spreche. Ausreichende Leistungsfähigkeit könne nach den bisherigen Erfahrungen bei einer Handelskammer nur vorausgesetzt werden, wenn die staatlich veranlagte Gewerbesteuer, die mit Zuschlägen für die Zwecke der Handelskammer belegt werden dürfe, mindestens 100000 Mk. erreiche. Die Errichtung einer Handelskammer, deren Steuerkraft unter dieser Grenze bleibe,

könne daher nur in besonders gearteten Ausnahmefällen ins Auge gefaßt werden.

### **Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen.**

Die Handelskammer nahm in ihrer Sitzung vom 14. Februar 1899 Stellung zu dem Entwurf eines Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen. Der Gesetzentwurf beschränkt sich auf die Regelung der öffentlich-rechtlichen Seite des Versicherungswesens und behält die dem bürgerlichen Recht anheimfallende Ordnung des Rechts des Versicherungsvertrages einem besonderen Gesetze vor. Die Kammer war der Meinung, daß der Entwurf entschieden als ein Fortschritt zu betrachten sei, der sowohl den Versicherern als den Versicherten zum Vortheile gereichen werde. Staatsaufsicht und damit verbundenes Konzessionsystem seien zu billigen; auch sei es zweckmäßig, daß zunächst die verwaltungsrechtlichen Beziehungen des Versicherungswesens geordnet würden, wobei allerdings vorausgesetzt werde, daß das Recht des Versicherungsvertrages und die steuerliche Behandlung der Versicherungsanstalten und des Versicherungsgeschäftes später gesetzlich geregelt werden würden. Für bedenklich hielt sie den § 7 des Entwurfs, wonach die Erlaubniß zum Geschäftsbetriebe versagt werden darf, wenn vom Standpunkte des Gemeinwohls Bedenken gegen den Zweck oder die Einrichtung des Unternehmens zu erheben sind. Diese Bedingung scheine wegen ihrer unbestimmten Tragweite bedenklich, und es seien daher an deren Stelle besser Normativbestimmungen zu setzen. Ferner bemängelte die Kammer den § 71, nach dem die Entscheidungen des Privatversicherungsamtes endgiltig sein sollen; eine Rekursinstanz müsse auf alle Fälle festgestellt werden.

## **2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.**

### **Deutscher Handelstag.**

Ueber die Sitzung des Deutschen Handelstags vom 14. März 1898 haben wir schon im Vorjahre berichtet. Dem Geschäftsbericht des Ausschusses an den 25. Deutschen Handelstag für die Zeit seit dem am 14. März 1898 abgehaltenen 24. Deutschen Handelstage entnehmen wir Nachstehendes:

„Dem Deutschen Handelstage traten bei die Handelskammern zu Friedberg, Brandenburg, Ruhrort, die Handels- und Gewerbekammer zu Saalfeld, die Handelskammer zu Potsdam und an Stelle des ehemaligen königlichen Kommerz-Kollegiums und der ehemaligen Ältesten der Kaufmannschaft die Handelskammern zu Altona und Magdeburg. — Der Handelstag hat nunmehr 162 Mitglieder und vereinigt außer einigen freiwilligen industriellen und kaufmännischen Vereinigungen sämtliche zur Vertretung von Industrie und Handel gesetzlich berufene Körperschaften mit Ausnahme nur der Handels-

kammer zu Swinemünde und der eigenartig organisirten Gewerbekammer zu Weimar.

Der Ausschuß beschloß am 2. Dezember, auf dem am 5. Mai 1879 eingenommenen Standpunkt zu bleiben, nach dem in Zukunft nur solche Vereine in den Handelstag aufzunehmen sind, die für ihren Bezirk in Ermangelung einer zur Vertretung von Handel und Gewerbe gesetzlich berufenen Körperschaft als Ersatz einer solchen gelten können. Bei dieser Gelegenheit wurde zur Sprache gebracht, ob nicht einer solchen Selbstbeschränkung des Handelstages die Enthaltung der Handelskammern und verwandten Körperschaften von dem Beitritt zu Verbänden entsprechen würde, die dieselben Gebiete wie der Handelstag bearbeiten und keine Fachverbände seien. Eine bindende Verpflichtung nach dieser Richtung hin solle jedoch vom Handelstag seinen Mitgliedern nicht auferlegt werden. Der Meinung, daß eine Handelskammer sehr wohl wegen ihrer Handelsinteressen zum Handelstag, wegen ihrer industriellen Interessen zu anderen Verbänden sich halten könne, wurde der Hinweis darauf entgegengesetzt, daß der Handelstag wie auch die einzelnen Handelskammern ebenso sehr die Industrie wie den Handel vertrete.

Seitdem der Deutsche Handelstag am 1. Januar 1898 die Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ übernommen hatte, wurde Anfang Oktober zum ersten Mal ein Jahrgang vollendet. Aus diesem Anlaß wurde zur weiteren Werbung für die Zeitschrift ein Rundschreiben verfaßt und in umfassendem Maße verbreitet, in dem es unter Hinweis auf das ausführliche systematische Inhaltsverzeichnis hieß: „Ohne Uebertreibung kann gesagt werden, daß in Bezug auf die Handels- und Gewerbepolitik im weitesten Sinne nirgendwo ein so reichhaltiges Material in so übersichtlicher Weise vereinigt wird, wie in der Zeitschrift.“ Wenn die Mitglieder des Handelstags durch reichliche Zusendung von Sitzungsberichten, Gutachten u. s. w. dies ermöglicht haben, so erfüllte ein Theil von ihnen auch bereitwillig die Bitte des Präsidiums, mittels jenes Werbeschreibens zu Gunsten der Zeitschrift zu wirken. Demgemäß hat sich auch die Verbreitung der Zeitschrift in erheblichem Maße gesteigert. Während die Zahl der Abonnenten zur Zeit, als der Handelstag die Zeitschrift übernahm, nur 988 betrug, ist sie jetzt auf 2019 gestiegen. Insbesondere hat sich auch erfreulicherweise die Zahl derjenigen Handelskammern u. s. w. vermehrt, welche die Zeitschrift für alle ihre Mitglieder beziehen. Es sind dies jetzt 57. Immerhin bilden diese Körperschaften doch erst  $\frac{2}{5}$  derer, die zur Vertretung von Industrie und Handel gesetzlich berufen sind. Es ist daher dringend zu hoffen, daß ihre Zahl sich immer mehr vergrößere und schließlich alle gesetzlichen Vertretungskörperschaften umfasse. Erst dann wird das Ziel, das bei Uebernahme der Zeitschrift durch den Handelstag vorschwebte, als völlig erreicht gelten können.

Der Ausschuß beschäftigte sich am 2. Dezember mit dem vom Deutschen Verband für das kaufmännische Unterrichtswesen beim Bundesrath gestellten Antrag, es möge bei der Prüfung vor den Kommissionen zur Erlangung des Einjährig-Freiwilligen-Zeugnisses ein Ersatz von allgemein bildenden Gegenständen durch fachliche Gegenstände zugelassen werden. Es wurde beschlossen ein eigenes Vorgehen zur Zeit zu unterlassen.

Einem Wunsche der Handelskammer zu Düsseldorf entsprechend veranstaltete das Präsidium auf Beschluß des Ausschusses vom 16. Januar bei den Mitgliedern eine Umfrage betr. Vorträge für Kaufleute. Die Angelegenheit ist noch nicht zum Abschluß gelangt.

Wegen der damals bevorstehenden, am 1. Oktober inzwischen erfolgten Einführung eines Staffeltarifs für Stückgüter veranstaltete das Präsidium am 28. Mai bei den Mitgliedern des Ausschusses eine Umfrage, die jedoch nicht zu weiteren Schritten führte. In der Ausschußsitzung vom 3. Dezember wurde zur Sprache gebracht, daß in Bezug auf jene Maßregel die zur Vertretung von Handel und Gewerbe gesetzlich berufenen Körperschaften nicht in hinreichendem Maße gehört worden seien, und es wurde der Antrag gestellt, Erhebungen hierüber zu veranstalten und gegebenen Falles den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten für die Zukunft um ausgiebigere Berücksichtigung jener Körperschaften zu bitten. Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt.

Der Ausschuß erklärte sich am 3. Dezember für Aufhebung des Wagenstandgeldes für Sonn- und Festtage. Dazu bemerkte die Handelskammer zu Wiesbaden, die nur für Ermäßigung des Wagenstandgelds für Sonn- und Festtage eintritt, daß die Angelegenheit auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gesetzt werden möge, da die Bedeutung der Frage dies erheische und die meisten Handelskammern nicht auf dem vom Ausschuß eingenommenen Standpunkt stehen dürften. Hierüber berieth der Ausschuß am 16. Januar, beschloß jedoch an seinem Standpunkt festzuhalten und erklärte eine Behandlung der Angelegenheit durch die Plenarversammlung für nicht erforderlich. In Folge dessen richtete das Präsidium entsprechende Eingaben an die Eisenbahnverwaltungen der größeren Bundesstaaten.

Auf Beschluß des Ausschusses vom 16. Januar richtete das Präsidium an die Eisenbahnverwaltungen der größeren Bundesstaaten Eingaben, die sich gegen eine kürzlich vorgenommene Verkürzung der Ladefristen wendeten. Dem Antrag mehrerer Handelskammern auf Behandlung der Angelegenheit durch die Plenarversammlung glaubte der Ausschuß nicht folgen zu sollen.

Ueber die Schritte, die das Präsidium in der zur Erörterung stehenden Frage, ob in Preußen die Wasserbauverwaltung dem Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten zu unterstellen sei, gethan hat, wurde den Mitgliedern am 16. Juni Bericht erstattet. Der Ausschuß beschloß am

2. Dezember, der bevorstehenden Plenarversammlung zu empfehlen, sich gegen die Uebertragung der Wasserbauverwaltung an das Landwirthschaftsministerium zu erklären. Der Entwurf einer solchen Erklärung ist bereits am 5. Januar dem Staatsministerium und den beteiligten Ministern zugestellt worden.

Entsprechend dem in der Plenarversammlung vom 14. März vom Handelstag geäußerten Wunsche ist das Gesetz zur Ergänzung der Gesetze, betreffend Postdampfschiffsverbindungen mit überseeischen Ländern, am 13. April 1898 erlassen worden.

Die in der Plenarversammlung vom 14. März vom Handelstag abgegebenen Erklärungen und Vorträge der Berichterstatter, betr. Verlängerung des Privilegiums der Reichsbank und Vorbereitung und Grundsätze neuer Handelsverträge, wurden der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ als Anlage beigegeben und als Sonderabdruck dem Bundesrath und höheren Beamten des Reichs und einiger Bundesstaaten sowie den Mitgliedern des Reichstags und der Parlamente der größeren Bundesstaaten zugestellt, außerdem noch in etwa 28000 Exemplaren durch Vermittelung der Mitglieder des Handelstags verbreitet. Der vorliegende Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Bankgesetzes vom 14. Mai 1875, entspricht der Erklärung des Handelstags gegen eine Verstaatlichung der Reichsbank und für die Verlängerung ihres Privilegiums.

Der Ausschuß erklärte am 3. Dezember, daß ein Bedürfniß für reichs-gesetzliche Regelung des Hypothekenbankwesens bestehe, und beschloß den ihm über den vorliegenden Gesetzentwurf erstatteten Bericht der Reichsregierung und den Mitgliedern des Handelstags im Wortlaut zur geeigneten Würdigung zu überreichen. Der Ausschuß nahm selbst keine Stellung zu den Bestimmungen des Entwurfs und war der Ansicht, daß er nicht auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu setzen sei.

In derselben Sitzung beschäftigte sich der Ausschuß mit dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, nahm jedoch auch zu ihm keine Stellung und beschloß auch ihn nicht auf die Tagesordnung der Plenarversammlung zu setzen.

Dem am 18. Februar 1898 gefaßten Beschluß des Ausschusses, betreffend Einlösung von Zinsscheinen gekündigter Werthpapiere, stimmte der Börsenausschuß am 13. Dezember zu, indem er beschloß, dem Bundesrath zu empfehlen, die Zulassungsstellen anzuweisen, vor der Zulassung die Veröffentlichung von Restantenlisten zur Pflicht zu machen.

Der Ausschuß verhandelte am 2. Dezember über die Mitwirkung der Handelsorgane bei Führung des Handelsregisters, nahm jedoch zu der Angelegenheit keine Stellung, sondern beschränkte sich auf den Beschluß, seine Verhandlungen den Mitgliedern zur Kenntniß zu bringen.

Auf Beschluß des Ausschusses vom 3. Dezember beantragte das Präsidium beim Reichskanzler die einheitliche Regelung der Tageszeit für Wechselproteste im Deutschen Reich. Hierauf erwiderte am 17. Februar der Staatssekretär des Reichs-Justizamts, es sei bisher nicht bekannt geworden, daß sich aus der Verschiedenheit der Proteststunden erhebliche Mißstände ergeben hätten, und es sei anzunehmen, daß der gegenwärtige Zustand im Wesentlichen der Besonderheit der Verhältnisse, namentlich der abweichenden Eintheilung der Geschäftsstunden in den einzelnen Orten und Gegenden, entspreche. Sollten gleichwohl Unzuträglichkeiten erheblicher Art hervorgetreten sein, so würde er für eine nähere Darlegung und einen Vorschlag zur zweckmäßigen Abhilfe dankbar sein.

Auf Beschluß des Ausschusses vom 16. Januar stellte das Präsidium bei den zuständigen preussischen Ministern den Antrag, daß die Vereinbarung in gewissen Kauf- und Lieferungsverträgen, nach der über Streitigkeiten durch ein Schiedsgericht oder über die vertragsmäßige Beschaffenheit der Waare durch Sachverständige entschieden werden soll, von der Stempelabgabe von 1,50 Mk. befreit werde.

In Bezug auf Vorbereitung und Grundsätze neuer Handelsverträge wurden die in der Plenarversammlung vom 14. März vom Handelstag abgegebene Erklärung und der zu ihrer Begründung gehaltene Vortrag des Berichterstatters zusammen mit Erklärung und Vortrag, betreffend Verlängerung des Privilegiums der Reichsbank, verbreitet. — Am 25. Oktober nahm das Präsidium Veranlassung, in der Beantwortung eines von der Handelskammer zu Heidelberg eingegangenen Schreibens sich gegen das Vorgehen der privaten „Zentralstelle für Vorbereitung von Handelsverträgen“ zu wenden, da dieses geeignet sei das Ansehen und die Wirksamkeit des vom Reichskanzler eingesetzten Wirthschaftlichen Ausschusses zu beeinträchtigen, indem es die falsche Vorstellung erwecke, als ob beim Wirthschaftlichen Ausschusse die Wahrung nur derjenigen Interessen in genügender Weise gewährleistet sei, mit denen die Berufsthätigkeit der dreißig Mitglieder des Wirthschaftlichen Ausschusses verknüpft ist. Inzwischen ist die Zusammenziehung jener „Zentralstelle“ bekannt geworden, wobei sich ergab, daß ihr, abgesehen von Einzelmitgliedern, nur 24 Vereine und 8 Handelskammern angehörten. — Auf Beschluß des Ausschusses vom 2. Dezember richtete das Präsidium an die Mitglieder die Bitte, alles, was von ihnen in Bezug auf die Vorbereitung von Handelsverträgen ausgehe, ihm mitzutheilen, damit die von ihnen auf diesem Gebiete geleistete Arbeit hier zentralisirt und weiter verwerthet werde. — Ebenfalls auf Beschluß des Ausschusses vom 2. Dezember sprach das Präsidium dem Staatssekretär des Innern den Wunsch aus, daß der Entwurf eines neuen

Zolltariffschemas so bald wie möglich den Handelskammern zur Begutachtung zugestellt werde.

Auf Veranlassung der Handelskammer zu Dessau bemühte sich das Präsidium darum, daß von Reichs wegen eine Zusammenstellung der Bestimmungen über Ursprungszeugnisse u. a. vorgenommen und auf dem Laufenden erhalten werde, und erhielt vom Staatssekretär des Innern am 18. Januar die Zusage, daß nach Fertigstellung der systematischen Zolltarife des In- und Auslandes auch die Zollgesetzgebung der einzelnen Staaten, wenigstens ihren wichtigsten Bestimmungen nach, wiedergegeben werden solle; ins Besondere würden dabei die Vorschriften über Ursprungszeugnisse und Fakturenbeglaubigung sowie diejenigen über die Berechnung der Werthzölle berücksichtigt werden.

In Bezug auf die von Reichs wegen zur Vorbereitung von Handelsverträgen vorgenommenen Erhebungen über die Gütererzeugung richtete das Präsidium am 28. März an die Mitglieder ein Rundschreiben, in dem eine Einwirkung auf die rechtzeitige und gewissenhafte Beantwortung der Fragebogen durch die Industriellen anheimgestellt wurde. — Am 31. Mai erbot sich das Präsidium, denjenigen Mitgliedern, die es wünschen würden, die für jene Erhebungen aufgestellten und noch aufzustellenden Fragebogen zu verschaffen. Von diesem Anerbieten wird von etwa 40 Mitgliedern Gebrauch gemacht.

Nachdem die Handelskammern und verwandten Körperschaften von den Regierungen im Hinblick auf die Arbeiten des wirtschaftlichen Ausschusses zur Vorbereitung von Handelsverträgen aufgefordert worden waren, für diejenigen Gewerbszweige, in denen ihr Bezirk eine leitende Stellung einnimmt, die hervorragendsten Sachverständigen zu nennen, richtete das Präsidium am 18. April an die Mitglieder das Ersuchen um Abschriften der daraufhin erstatteten Berichte. Auf Grund derselben ist eine Zusammenstellung der Sachverständigen, geordnet nach Gewerbszweigen, aufgestellt worden.

Der Ausschuß beschloß am 16. Januar, bei den Mitgliedern eingehende Erhebungen darüber anzustellen, wie etwa zur Förderung des auswärtigen Handels bestehende Einrichtungen verbessert oder neue Einrichtungen geschaffen werden könnten. Solche Erhebungen hielt er auch für erforderlich, bevor auf eine Anregung des Bundes der Industriellen eingegangen werden könnte, daß der Handelstag in einen von diesem eingesetzten Ausschuß, der die Errichtung einer Stelle zur Sammlung von Nachrichten und Mustern für den Außenhandel fördern und hierzu eine allgemeine öffentliche Versammlung einberufen soll, Vertreter entsenden möge.

Gegen den Entwurf eines belgischen Gesetzes, betreffend die Erhebung der Werthzölle in Belgien, richtete das Präsidium auf Beschluß des Ausschusses vom 16. Januar eine Eingabe an den Reichskanzler.

Auf eine auf Veranlassung der Handels- und Gewerbekammer zu Sonneberg vom Präsidium am 29. Juni an den Reichskanzler gerichtete Eingabe, betr. russischen Zoll auf Puppen, erfolgte am 2. November die Antwort des Staatssekretärs des Innern, daß die Beschwerden bei der russischen Regierung insoweit Berücksichtigung gefunden hätten, als es sich um Puppen mit Kleidern ohne Seide oder mit seidenen Verzierungen handle; die Verzollung derartiger Puppen zum Satz von 0,40 Rubel für ein Pfund sei zugestanden worden.

In Bezug auf den Erlaß von Bestimmungen über die Grenze des Kleingewerbes gab der Ausschuß am 2. Dezember eine Erklärung ab, die dafür eintrat, daß es den von den Organen des Handelsstandes zu unterstützenden Gerichten überlassen bleiben möge, nach freiem Ermessen über die Zugehörigkeit eines Betriebes zum Kleingewerbe zu entscheiden, und daß der Kreis der Kaufleute, denen die Erfüllung sämtlicher handelsrechtlichen Verpflichtungen obliege, so weit wie möglich gezogen werde.

Auf Veranlassung eines Mitgliedes richtete das Präsidium in „Handel und Gewerbe“ vom 24. Dezember an die Mitglieder eine Umfrage, betr. Zugehörigkeit der Buchdruckereien zu den Zwangsgewerben und anderen Körperschaften. Die bisher ergangenen Antworten sind in „Handel und Gewerbe“ mitgeteilt worden.

Am 3. Dezember erklärte sich der Ausschuß gegen den Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Sicherung der Bauforderungen, und überließ es dem Präsidium, ob die Angelegenheit auf die Tagesordnung der Plenarversammlung gesetzt werden solle. Dies ist einstweilen nicht geschehen, da es zweifelhaft erscheint, ob Bundesrath und Reichstag sich noch mit dem Gesetzentwurf beschäftigen werden.

Dem preussischen Minister für Handel und Gewerbe wurden auf seinen Wunsch Bezugsquellen für die Einfuhr von Automobilen nach Egypten nachgewiesen, — auf Grund einer Umfrage, die bei den Mitgliedern gehalten war.“

Auf der Tagesordnung des 25. Deutschen Handelstages, der am 2. März 1899 in Berlin stattfand und auf dem wir durch unseren Präsidenten, Herrn Herm. Schwarz jun. vertreten waren, standen als Hauptpunkte: der Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen, die Wasserbauverwaltung in Preußen, die Schädigung des Handels durch Kornhausgenossenschaften und Landwirthschaftskammern und die Aenderung des Bankgesetzes. Zu dem Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen wurde folgende von dem Ausschuß empfohlene Erklärung angenommen:

„Der Entwurf eines Gesetzes über die privaten Versicherungsunternehmungen bezweckt die öffentlichrechtliche Regelung des Versicherungswesens und will den Betrieb von Versicherungsgeschäften von staatlicher

Erlaubniß abhängig machen und staatlicher Beaufsichtigung unterwerfen. Ist eine derartige Sonderbehandlung der Versicherung, abgesehen vielleicht von der Lebensversicherung, weder durch die Natur des Geschäfts noch durch üble Erfahrungen gerechtfertigt, so soll doch jene Grundlage des Gesetzesentwurfs nicht angefochten werden, da sie für den größten Theil des Deutschen Reichs dem geltenden Rechte sich anschließt und die erstrebte Einheitlichkeit erhebliche Mißstände beseitigen würde. Im Interesse dieser Einheitlichkeit sollte auch die Reichsaufsicht auf diejenigen Versicherungsanstalten erstreckt werden, deren inländischer Geschäftsbetrieb auf das Gebiet eines Bundesstaats beschränkt ist.

Indessen gehen die für den Staat vorgesehenen Befugnisse über das Maß des Zulässigen hinaus. Die Versicherungsunternehmungen dürfen nicht durch dehnbare Bestimmungen dem freien Ermessen der Behörden preisgegeben werden, und es ist Sorge dafür zu treffen, daß nicht die Beaufsichtigung, in die innerste Geschäftsführung eindringend und Auskunft über sie fordernd, zu schwerer Belästigung und Schädigung ausarten kann.

Die Geltung des Gesetzes ist auf die Lebens-, Unfall-, Haftpflicht-, Feuer-, Hagel- und Viehversicherung zu beschränken. Die öffentlichen Versicherungsunternehmungen, soweit sie nicht als Landesanstalten staatlich geleitet werden, sind dem Gesetz zu unterwerfen.

Zu beseitigen sind im Entwurf die beiden empfindlichen Mängel, die darin bestehen, daß nicht versucht wird, der Vielgestaltigkeit der Besteuerung in den verschiedenen Theilen des Deutschen Reichs ein Ende zu machen, und daß gewisse landesgesetzliche Vorschriften (polizeiliche Ueberwachung des Abschlusses von Feuerversicherungsverträgen, Verbot des unmittelbaren Abschlusses von Feuerversicherungsverträgen mit im Auslande befindlichen Anstaltsverwaltungen) unberührt bleiben sollen.

Die vorgetragene Bedenken, zu denen noch eine Reihe anderer hinzukommt, sind so gewichtig, daß dringend zu wünschen ist, der Entwurf möge in ihrem Sinne umgearbeitet werden.

Endlich ist noch die Forderung zu erheben, daß so bald wie möglich auch die privatrechtliche Regelung des Versicherungswesens herbeigeführt werde.“

In Rücksicht auf die beabsichtigte Ueberweisung der gesammten Wasserbauverwaltung an das Landwirtschaftsministerium nahm die Versammlung nachstehende Resolution an:

„Die gefahrlose Abführung des Wassers — bezüglich des Ausbaus der natürlichen Gewässer die nächstliegende Aufgabe der Wasserbauverwaltung — ist eine allgemeine, keineswegs vorwiegend landwirthschaftliche Angelegenheit. Am Verkehr auf den natürlichen und künstlichen Gewässern sind Industrie, Handel und Schifffahrt in erster Linie theilhaftig. Die großen Aufgaben, welche die Wasserbauverwaltung hierbei zu erfüllen hat, verlangen, daß sie

einer Behörde anvertraut werden, welche die Gewähr dafür giebt, die Förderung des Verkehrs nicht hinter den einseitigen oder vermeintlichen Interessen eines einzelnen Berufsstandes zurücktreten zu lassen.

Dieser Bedingung entspricht das Landwirtschaftsministerium nicht. Sein Zweck ist in erster Reihe die Förderung der Landwirtschaft, und bei einem Widerstreit der Interessen oder Anschauungen der Landwirtschaft auf der einen und der Industrie, des Handels und der Schifffahrt auf der anderen Seite wird es leicht geneigt sein, die Partei der Landwirtschaft zu ergreifen. Von einer Uebertragung der gesammten Wasserbauverwaltung auf das genannte Ministerium ist daher zu befürchten, daß mangels der erforderlichen Initiative der Ausbau der natürlichen und künstlichen Wasserstraßen zum schweren Schaden unserer wirtschaftlichen Entwicklung vernachlässigt und der Industrie und dem Handel in der Wasserbauverwaltung diejenige Berücksichtigung versagt wird, die sie bei einer den verschiedenen Berufsständen gewissermaßen neutral gegenüberstehenden Behörde zu finden erwarten.

Aus diesen Gründen spricht sich der Deutsche Handelstag entschieden dagegen aus, daß in Preußen die gesammte Wasserbauverwaltung dem Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten übertragen werde.“

Die Erklärung zu dem 3. Punkte der Tagesordnung lautete:

„Die freie, auf eigener Kraft beruhende Entfaltung genossenschaftlicher Thätigkeit ist ein Recht, dessen Ausübung den Betheiligten großen Nutzen gewähren kann und vom Staat nicht behindert, sondern eher gefördert werden sollte. Diese Förderung darf jedoch nicht so weit gehen, daß durch die Geld- und Machtmittel des Staates andere Erwerbskreise im Wettbewerb mit den Genossenschaften geschädigt werden. Ist man in Preußen dazu gelangt, erhebliche Staatsmittel zur Errichtung von landwirtschaftlichen Getreidelagerhäusern zu bewilligen und diese Häuser landwirtschaftlichen Genossenschaften zu günstigeren Bedingungen zu überlassen, als zu denen Kaufleute sich solche Räume verschaffen können, so muß wenigstens verlangt werden, daß die so unterstützten Genossenschaften keine andere, den Handel beeinträchtigende Thätigkeit ausüben als diejenige, die bei Bewilligung der Staatsmittel ins Auge gefaßt wurde. Demnach ist solchen Genossenschaften, sofern sie sich nicht auf die Lagerung, die Bearbeitung und den Verkauf des von den Genossen erzeugten Getreides beschränken, die Staatshilfe zu entziehen.

Ferner muß Verwahrung dagegen eingelegt werden, daß Landwirtschaftskammern, die nach Art von Behörden mit staatlicher Autorität ausgestattet sind, ein Besteuerungsrecht besitzen und Geldmittel vom Staat beziehen, durch den Betrieb kaufmännischer Geschäfte den Handel schädigen. Wenn auch die Begründung des preussischen Gesetzes über die Landwirtschaftskammern für

diese eine genossenschaftliche Thätigkeit in unbestimmtem Umfange vorsah, so findet sich doch in den Bestimmungen des am 30. Juni 1894 erlassenen Gesetzes keine Rechtfertigung dafür, daß eine Kammer für die Landwirthe ihres Bezirks Einkaufs- und Verkaufsgeschäfte besorgt. Ein derartiger Betrieb ist daher den Landwirthschaftskammern zu unterlagen.“

Nach längerer Berathung über die Aenderung des Bankgesetzes wurde folgende Resolution gefaßt:

„Nachdem der Deutsche Handelstag sich am 14. März 1898 gegen eine Verstaatlichung der Reichsbank erklärt hat, erkennt er es mit großer Befriedigung an, daß der Bundesrath in dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Abänderung des Bankgesetzes vom 14. März 1875, denselben Standpunkt einnimmt und keine wesentlichen Aenderungen an der bewährten Verfassung und Verwaltung der Reichsbank vorschlägt.

Die vom Gesetzentwurf in Aussicht genommenen Maßregeln einer mäßigen Verstärkung des Grundkapitals und Reservefonds und einer nicht unerheblichen Erhöhung des steuerfreien Notenkontingents der Reichsbank verdienen gebilligt zu werden. Desgleichen erscheint die Verpflichtung der Privatnotenbanken, nicht unter dem Prozentsatz der Reichsbank zu diskontiren, als zweckmäßig, um der im öffentlichen Interesse von der Reichsbank zu betreibenden Diskontpolitik eine größere Wirksamkeit zu sichern.

Damit das deutsche Wirtschaftsleben, das in hohem Maße von dem Schicksal der Reichsbank abhängig ist, vor schädlicher Beunruhigung nach Möglichkeit bewahrt bleibe, ist es dringend geboten, die Frist, nach deren Ablauf das Reich die Reichsbank aufheben oder ihre Antheile erwerben kann, von zehn auf zwanzig Jahre zu verlängern. Endlich würde es einem in mittleren und kleineren Orten vielfach geäußerten berechtigten Wunsch entsprechen, wenn die Anstalten der Reichsbank auch in Städten von 80 000 und weniger Einwohnern zur Annahme der Privatbanknoten verpflichtet würden.“

#### **Zusammenschluß der östlichen Handelskammern.**

Ende November vorigen Jahres erging von den Handelskammern zu Breslau, Oppeln, Schweidnitz und Posen ein Rundschreiben an die binnenländischen preussischen Handelskammern der Ostprovinzen, worin auf das Bedürfniß hingewiesen wurde, den Einfluß der östlichen Handelsvertretungen auf Gesetzgebung und Verwaltung dadurch zu stärken, daß deren gemeinsame Interessen auch eine gemeinsame Vertretung fänden. Namentlich im Hinblick auf die großen Aufgaben, die den Vertretungskörperschaften von Handel und Industrie auf den verschiedensten Gebieten der Gesetzgebung in den nächsten Jahren erwachsen würden — so beispielsweise bei der Frage der Erneuerung

des Reichsbankprivilegiums, bei der Neuordnung unserer handelspolitischen Verhältnisse mit anderen Staaten, der Wassergesetzgebung u. a. m. — erscheine es nothwendig, die Interessen von Handel und Industrie des binnenländischen Ostens kräftiger wahrzunehmen, als dies den einzelnen Kammern möglich sei, nämlich durch gemeinsame Eingaben und Berichte. Eine solche Vereinigung könne und solle in keiner Weise den Handelstag ersetzen, dessen Bedeutung als Gesamtvertretung von Handel und Industrie Deutschlands damit in keiner Weise geschmälert werde. Ebenjowenig dürfe die Selbstständigkeit der einzelnen Kammern durch eine derartige Gemeinschaft in Frage gestellt werden, denn die von ihr ausgehenden Gutachten, Eingaben und Berichte würden der Beschlußfassung der zugehörigen Kammern unterbreitet werden und nur von den zustimmenden zu unterzeichnen sein. Um über die Bildung einer solchen freien Vereinigung zu berathen, war eine Konferenz auf den 21. Januar d. Js. in Breslau angesetzt. Die Kammer beschloß, sich dabei durch ihren Vorsitzenden vertreten zu lassen, der jedoch im letzten Augenblicke an der Theilnahme verhindert wurde. Auf dieser Konferenz wurde einstimmig beschloffen, eine freie Vereinigung der Handelsvertretungen der östlichen Landestheile zu gründen, die in Fällen der Nothwendigkeit einer gemeinsamen Interessen-Wahrnehmung in Thätigkeit treten soll. Als geschäftsführende Stelle wurde die Handelskammer zu Breslau gewählt. Es wurde sodann der Grundsatz aufgestellt, daß ein Gegenstand auf die Tagesordnung einer bald zu berufenden Delegirtenversammlung gesetzt werden müsse, wenn Seitens des dritten Theiles der betheiligten Kammern dies gewünscht werde; in dringenden Fällen soll die geschäftsführende Stelle berechtigt sein, auch ohne vorherige Zustimmung eines Drittels der betheiligten Kammern eine Versammlung zu berufen. Am 13. März fand bereits die erste derartige Versammlung statt, auf deren Tagesordnung die Ermäßigung der Preßtelegramme, die Stellungnahme zum Postzeitungstarif, der Gesekentwurf über die Waarenhaussteuer und die Vertretung von Handel und Gewerbe in den Kreistagen stand.

#### **Produktionsstatistik.**

Unter dem 27. Januar 1898 erließ der Herr Handelsminister nachstehendes Rundschreiben an die Handelsvertretungen:

„Um dem Mangel zuverlässiger Angaben über den Inhalt und Umfang der gesammten Gütererzeugung im Reichsgebiete möglichst abzuhelpen, der sich bei der Beurtheilung handelspolitischer und zolltarifarischer Fragen empfindlich bemerkbar macht, ist der Herr Reichskanzler mit dem zur Vorbereitung und Begutachtung handelspolitischer Maßnahmen gebildeten wirtschaftlichen Ausschuß in eine Berathung darüber eingetreten, in welcher Weise am zweckmäßigsten Erhebungen über die inländische Gütererzeugung und den Absatz der Güter angestellt werden können. Seinem Ersuchen entsprechend

haben die verschiedenen Kommissionen des wirthschaftlichen Ausschusses es sich zur Aufgabe gemacht, Fragebogen auszuarbeiten, welche den einzelnen gewerblichen Betrieben zugesandt werden sollen. Diese Fragebogen sind so einfach gehalten, daß ihre Beantwortung mit äußerst geringer Mühe verbunden ist. Bei der Versendung werden, soweit nöthig, die bei den Berufsgenossenschaften vorhandenen Adressenverzeichnisse benutzt werden. Die Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens erfolgt von dem Betriebsunternehmer unmittelbar an das Reichsamt des Innern, bei welchem die einzelnen Antworten auf das Strengste geheim gehalten und lediglich zu den Zusammenstellungen über die Gesamtproduktion verwendet werden.

Ich ersuche Sie, dieses Vorhaben durch entsprechende Einwirkung auf die von Ihnen vertretenen Berufsstände zu unterstützen und die beteiligten Kreise Ihres Bezirks darauf hinzuweisen, daß sie durch genaue und gewissenhafte Beantwortung der Fragen zu einer sachgemäßen Würdigung und Vertretung der Interessen des betreffenden Erwerbszweigs beitragen.“

Im Anschluß hieran theilte der Herr Minister unter dem 17. Februar mit, daß es in der Absicht des Herrn Reichskanzlers liege, bei den in Aussicht genommenen Erhebungen über die inländische Gütererzeugung und den Absatz der heimischen Erzeugnisse für die einzelnen Industriezweige Sachverständige zuzuziehen, deren Mitarbeit zunächst bei der Herstellung von Fragebogen und bei Auskunftsertheilung über die allgemeinen Verhältnisse ihres Erwerbszweigs und später auch für andere wirthschaftliche Fragen im Zusammenhange mit der Thätigkeit des wirthschaftlichen Ausschusses in Anspruch genommen werden sollte. Die Handelskammern und kaufmännischen Korporationen würden ja un schwer in der Lage sein, geeignete Sachverständige zu benennen. Dabei sei so zu verfahren, daß nur diejenigen Erwerbszweige, die für den Bezirk von besonderer Bedeutung seien, bezeichnet und für jeden dieser Zweige einige wenige der hervorragendsten Sachkundigen des Bezirks namhaft gemacht würden. Wir erwiderten darauf, daß in unserem Bezirke Zucker-, Sprit- und Mühlenindustrie von besonderer Wichtigkeit seien, und brachten aus diesen Branchen einige Herren als Sachverständige in Vorschlag.

#### **Marktpreisnotirungen.**

Nach dem ministeriellen Erlaß vom 27. September 1893 über die Anweisung zur Notirung der Preise für Naturalien und andere Lebensbedürfnisse soll die Ermittlung und Aufzeichnung der für diese Artikel während des Marktes gezahlten höchsten und niedrigsten Preise auf den größeren Märkten, sofern nicht angestellte Marktmeister vorhanden sind, einem oder mehreren, besonders zu diesem Zwecke zu verpflichtenden Beamten, auf den kleineren Märkten den mit der Beaufsichtigung des Marktverkehrs beauftragten Polizeibeamten übertragen werden. Nun bestimmt aber § 2 Absatz 4

des Gesetzes über die Landwirthschaftskammern vom 30. Juni 1894, daß den Landwirthschaftskammern eine Mitwirkung bei den Preisnotirungen der Märkte, insbesondere der Viehmärkte zu übertragen ist. In Ergänzung des Erlasses vom 27. September 1893 hat deshalb der Herr Minister des Innern unter dem 17. Juli 1897 nachstehende Verfügung erlassen:

- „1. Wo Landwirthschaftskammern bestehen, sind Abgeordnete derselben als Mitglieder der Marktkommissionen zuzuziehen.
2. Den Landwirthschaftskammern, desgleichen den kaufmännischen Korporationen und Handelskammern ist vor Erlaß der für ihren Bezirk bestimmten Anordnungen Gelegenheit zur Aeußerung über die Auswahl der Marktorte und der Artikel, für welche Preisnotirungen stattfinden sollen, sowie über die Bildung und Zusammensetzung der Marktkommissionen zu geben.
3. Auf Antrag der Landwirthschaftskammern, der kaufmännischen Korporationen und Handelskammern können die Marktkommissionen verpflichtet werden, die Preise, welche für feinste Qualitäten und für bestimmte Sorten gezahlt werden, zu ermitteln und festzustellen. Diese Notirungen sind von den durch den Erlaß vom 27. September vorgeschriebenen getrennt zu halten.“

Im Sinne dieser Verfügung sind im Regierungsbezirk Marienwerder für die Notirung der Durchschnittspreise für Naturalien und andere Lebensbedürfnisse auf den Wochen- und anderen regelmäßig wiederkehrenden Märkten in Kulm, Dt. Krone und Graudenz besondere Marktkommissionen eingerichtet worden.

Um auch die Mitwirkung der Landwirthschaftskammern bei der Preisnotirung auf den Viehmärkten herbeizuführen, beabsichtigte die Regierung, Notirungskommissionen einzurichten, die aus einem Vertreter des Gemeindevorstandes des Marktortes und Vertretern der Landwirthschaft, des Viehhandels und des Fleischergewerbes, sowie einem Vertreter der Ortspolizeibehörde zusammengesetzt werden sollten. Um festzustellen, für welche Orte ein Bedürfnis anzuerkennen sei, wurden Umfragen gehalten. Danach ist ein Bedürfnis dort nicht vorhanden, wo es sich nur um Märkte beschränkteren Umfanges handelt, die überwiegend der Versorgung des Landwirths mit Zucht-, Zug- und Magervieh, sowie dem Absatz der überschüssigen Stücke kleinerer Landwirths und landwirthschaftlicher Arbeiter dienen und vielfach in Verbindung mit Krammärkten stattfinden. Das Bedürfnis für die Einrichtungen von Notirungskommissionen ist aber überall da anzuerkennen, wo es sich um Schlachtviehmärkte handelt, die sowohl dem Export, als auch der Versorgung der umliegenden Bezirke mit Schlachtvieh dienen, auch wenn sie nicht in Verbindung mit öffentlichen Schlachthäusern oder Viehhöfen

stehen. Auch wir wurden von dem Herrn Regierungspräsidenten aufgefordert, diejenigen Orte unseres Bezirks namhaft zu machen, an denen bei Beachtung dieser Gesichtspunkte Notirungskommissionen einzurichten sein möchten. Wir erwiderten darauf, daß wir keinen der in unserem Bezirke stattfindenden Viehmärkte für bedeutend genug hielten, um die Einführung von Notirungskommissionen rechtfertigen zu können. Selbst zu den Thorner Viehmärkten werde fast ausschließlich Magervieh angetrieben, während das Schlachtvieh von den Viehhändlern und Schlächtern meist direkt auf den einzelnen landwirthschaftlichen Besitzungen aufgekauft werde.

### **Die Aufhebung des Thorner Wollmarktes.**

Nachdem die Bedeutung des Thorner Wollmarktes in den letzten 10 Jahren stetig zurückgegangen und in den Jahren 96—98 der Markt sogar ohne jede Zufuhr geblieben war, suchten wir durch eine Umfrage bei den landwirthschaftlichen Vereinen unseres Bezirkes festzustellen, ob nicht durch Verlegung auf eine frühere Zeit der Markt wieder belebt werden könnte. Denn wenn auch die schwindende Bedeutung des Marktes theilweise dem allgemeinen Rückgange der deutschen Wollproduktion zuzuschreiben ist, so glaubten wir doch einen weiteren Grund darin zu finden, daß zur Zeit des Wollmarktes, Mitte Juni, sich in den Händen der Produzenten überhaupt keine Wollen mehr befanden, da diese bereits im Frühjahr an herumreisende Aufkäufer abgesetzt werden. Die Umfrage ergab jedoch, daß auch bei Verlegung des Marktes auf eine frühere Zeit eine Beschickung wohl ausgeschlossen sei. Als daher der Herr Regierungspräsident unter dem 25. Juni 98 anfragte, ob es sich nicht vielleicht empfehlen möchte, die Thorner Wollmärkte in Zukunft nicht mehr stattfinden zu lassen, stimmten wir dieser Ansicht bei. Unter dem 17. November ging uns darauf nachstehender Erlaß des Herrn Regierungspräsidenten zu: „Nachdem die in der dortigen Stadt abgehaltenen Wollmärkte seit einer Reihe von Jahren ohne Zufuhr geblieben sind, haben die Herren Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe die Aufhebung dieser Märkte angeordnet.“

## **II. Verkehrswesen.**

### **1. Eisenbahnen.**

#### **Bezirks-Eisenbahnrath.**

Am 17. Februar fand eine außerordentliche Sitzung in Bromberg, am 1. Juli eine ordentliche Sitzung in Danzig und am 25. November eine solche in Königsberg statt, auf denen allen wir durch unser Mitglied, Herrn E. Dietrich, vertreten waren. An Stelle unseres im Februar v. J. ver-

storbenen Mitgliedes, des Herrn Rosenfeld, wurde der bisherige Stellvertreter, Herr Dietrich, zum Mitgliede und Herr Herm. Nsch zum stellvertretenden Mitgliede gewählt.

In der Sitzung vom 1. Juli wurde über Frachtermäßigung von Obst folgender Beschluß gefaßt: „Nicht einen allgemeinen, alle Stationen umfassenden Ausnahmetarif, der eventuell auf Grund von Handelsvertrags-Bestimmungen auch ausländischem Obst nicht vorenthalten werden könnte, sondern einen solchen zu empfehlen, der unter Vermeidung von Umkartirungsstationen diejenigen Stationen enthält, welche für den Obstversandt in Betracht kommen; die Bestimmung dieser Stationen im Uebrigen aber der Eisenbahnverwaltung zu überlassen, wobei allerdings Voraussetzung sei, daß Stationen, für welche sich erst später die Aufnahme als nothwendig erweisen sollte, rasch und ohne Weiterungen aufgenommen würden.“

In der Sitzung vom 25. November wurde an Stelle des bisherigen Vorsitzenden des Bezirks-Eisenbahnrathes, Eisenbahn-Direktions-Präsidenten Pape, der Präsident der Danziger Direktion, Herr Thoms gewählt. Ein Antrag auf Befreiung von Mehl und Mühlenfabrikanten aus dem Spezialtarif I in die allgemeine Wagenklasse wurde abgelehnt. Sodann sprach der Bezirks-Eisenbahnrath den Wunsch aus, daß der Getreideausnahmetarif nach den Hafenplätzen Danzig, Königsberg und Memel vom 13. Dezember 1897 auf alle Binnenstädte Ost- und Westpreußens ausgedehnt werde. Der Antrag auf Frachtermäßigung für russischen Zucker zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern wurde mit dem Vorbehalte, daß dem einheimischen Zucker die gleiche Frachtvergünstigung gewährt werde, angenommen. Der Antrag des Herrn Dietrich auf Einstellung eines D-Zugpaares auf der Strecke Insterburg—Thorn—Posen—Berlin mit Abzweigung in Bentschen durch D- oder Schnellzug nach Leipzig und Dresden und mit guter Verbindung in Posen nach Breslau gelangte einstimmig zur Annahme.

#### **Anwendung der Weichselstädtebahn in eine Vollbahn.**

Wie wir bereits im Vorjahre mittheilten, hatten wir von dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten auf unsere Eingabe vom Dezember 1897 den Bescheid erhalten, daß die Königliche Eisenbahndirektion zu Danzig beauftragt worden sei, wegen der beantragten Einführung des Vollbahnbetriebes auf der Strecke Thorn—Marienburg Vorermittlungen anzustellen. Um zu erfahren, welches Resultat diese Ermittlungen gehabt haben und ob Aussicht auf Verwirklichung unseres Antrages vorhanden sei, wandten wir uns unter dem 20. März 1899 an die Danziger Direktion, die uns darauf eröffnete, daß ein Entwurf für die Umänderung der Strecke Thorn—Marienburg in eine Vollbahn dem Herrn Minister eingereicht worden sei. Auf

unserer an den Herrn Minister gerichtete Anfrage, ob der Entwurf die Billigung Seiner Excellenz gefunden habe und ob Aussicht vorhanden sei, daß dem Landtage bald eine entsprechende Vorlage zugehen werde, haben wir einen Bescheid bis jetzt noch nicht erhalten.

#### **Uferbahn.**

Die Erweiterung der Uferbahn ist im letzten Herbst vollendet und die neuen Anlagen sind bereits beim Wiederbeginn der Schifffahrt dem Betriebe übergeben worden. Der Magistrat hat auch beschlossen, einen elektrisch betriebenen Kran mit hinreichender Tragfähigkeit aufstellen zu lassen, sodaß nur noch zu wünschen übrig bleibt, daß die Zollbehörde ein geräumiges Zollhaus an der Uferbahn aufbauen und die Zollabfertigung in der früheren Art und Weise dort wieder vornehmen ließe.

#### **Haltestelle Czernewitz.**

Unter dem 3. Oktober richteten wir nachstehende Eingabe an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg:

„Die Königliche Eisenbahndirektion bitten wir ganz ergebenst, an der Linie Thorn—Ottlotschin in der Nähe der Ortschaft Czernewitz eine Haltestelle einzurichten, da sich jetzt auf dieser ganzen, etwa 13 km langen Bahnstrecke kein einziger Haltepunkt befindet, während doch die Verkehrsverhältnisse einen solchen dringend erfordern. Durch die von uns befürwortete Haltestelle Czernewitz würden die folgenden Landgemeinden erschlossen werden: auf dem linken Weichselufer Czernewitz mit 78, Brzozza mit 157 Einwohnern, auf dem rechten Ufer Plotterie mit 773, Kompanie mit 140, Grabowitz mit 252 und Schillno mit 406 Einwohnern. Für diese Ortschaften ist Thorn der Marktort, mit dem auch ein ständiger Verkehr unterhalten wird, der natürlich durch das gänzliche Fehlen guter Verkehrsstraßen erheblich erschwert ist. Die Bewohner der am rechten Ufer gelegenen Gemeinden lassen sich jetzt, soweit sie nicht mit Geschirr nach Thorn fahren, bei Brzozza übersetzen und würden natürlich, ebenso wie die Einwohner von Brzozza und Czernewitz, gern die Bahn benutzen, sobald eine Haltestelle vorhanden wäre. Vorausichtlich würde der Verkehr dieser Ortschaften mit Thorn schon allein genügend sein, um die Haltestelle für den Eisenbahnfiskus rentabel zu machen; allein es ist sicher, daß die Strecke Thorn—Czernewitz auch noch von anderen Passagieren häufig befahren werden würde. Die Entdeckung einer Soolquelle in Czernewitz hat zur Anlage einer Badeanstalt geführt, die sich zwar noch in den Anfängen befindet, jedoch schon durch bedeutende Erweiterungen im letzten Jahr gezeigt hat, daß sie lebensfähig ist. Das Vorhandensein eines, wenn auch kleinen Soolbades in nächster Nähe würde für Thorn von noch größerem Werthe sein, wenn es sich auch mittelst der Eisenbahn erreichen ließe. Der zwischen Thorn und Czernewitz verkehrende Dampfer wird von vielen wegen der mit

seiner Benutzung verbundenen Gefahr der Erkältung gemieden, sodaß die Eisenbahn sicherlich den ganzen, sich stetig steigenden Verkehr der Czernewitzer Badegäste an sich ziehen würde.

Auch viele Militärpersonen, die den hinter dem Brusch-Krug gelegenen Schießplatz aussuchen müssen, würden es vorziehen, anstatt des beschwerlichen, öden Sandweges die Bahn zu benutzen. Ebenso würden im Sommer Spaziergänger, die Ottlotschin besuchen wollen, gerne den ersten, wenig interessanten Theil des Weges auf der Bahn zurücklegen.

Es steht sonach u. E. außer allem Zweifel, daß eine Haltestelle bei Czernewitz sich rentiren wird, mindestens ebenso gut als die kürzlich an der Strecke Thorn—Argenau eingerichtete Haltestelle Suchatowko.

Wir gaben uns daher der Ueberzeugung hin, daß die Königliche Eisenbahndirektion bei genauer Prüfung der Angelegenheit zu einem unserem Antrage günstigen Resultate gelangen werde."

Der hierauf eingegangene ablehnende Bescheid lautete:

"Die Frage der Errichtung einer Haltestelle bezw. eines Personen-Haltepunktes bei Czernewitz ist anlässlich der aus den unmittelbar beteiligten Gemeinden und Einzel-Interessenten eingebrachten Anträge bereits zu wiederholten Malen zur Erörterung gekommen — auch dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten ist darüber bereits berichtet worden — und immer wieder sind wir zu dem Resultat gelangt, daß ein allgemeines öffentliches Bedürfnis für die Errichtung einer Eisenbahnstation an dem gedachten Orte thatsächlich nicht anerkannt werden kann. Da nun auch von der Handelskammer neue Gesichtspunkte nicht vorgebracht sind, so können wir zu unserem Bedauern von unserem ablehnenden Standpunkt nicht abweichen. Zum Mindesten erscheint uns der Zeitpunkt verfrüht, für den im Werden begriffenen Badeort Czernewitz etwas zu thun. Der Verkehr wird durch die regelmäßig stattfindenden Dampferfahrten noch ausreichend bedient.

Uebrigens möchten wir bei dieser Gelegenheit ergebenst bemerken, daß die Errichtung derartiger neuer Haltestellen u. s. w. Seitens des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten grundsätzlich nur genehmigt wird, wenn die Beteiligten die einmalig aufzuwendenden Anlagelkosten — ganz oder doch zu einem großen Theil — tragen. Die Bereitwilligkeit, neben der unentgeltlichen Hergabe des erforderlichen Baugrundes, einen Baarbeitrag zu den Baukosten zu leisten, haben die Interessenten noch nirgends zu erkennen gegeben."

#### **Fortführung der Nebenbahn Kulm—Anislaw bis Thorn.**

Unter dem 15. Juni richteten wir an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eine Petition um Fortführung der Nebenbahn Kulm—Anislaw bis Thorn und begründeten sie folgendermaßen:

„Nachdem es der Stadt Thorn unter unendlichen Mühen gelungen ist, sich in den letzten Jahrzehnten wirthschaftlich etwas emporzuarbeiten, wird sie in neuester Zeit durch verschiedene Eisenbahnlinien der Gefahr ausgesetzt, einen Theil des Errungenen wieder zu verlieren. Die Lage Thorns am Weichselströme und am Schnittpunkt mehrerer Eisenbahnen scheint ja auf dem ersten Blick der Stadt mannigfache wirthschaftliche Vortheile zu sichern, die jedoch bei näherer Betrachtung gewaltig zusammenschrumpfen. Die Weichsel ist zwar durch die Stromregulirung eine einigermaßen leistungsfähige Wasserstraße geworden, dafür ist aber der Fluß, so lange er durch Rußland fließt, in einer um so trostloseren Verfassung, sodaß die Schifffahrt dort ganz erheblich zurückgeht, da sie der Verkehrserchwernisse wegen kaum mehr lohnend ist. Die Schiffer ziehen es daher vor, ihren Verdienst auf preussischen Wasserstraßen zu suchen, wodurch natürlich Thorn bedeutende Frachtmengen entgehen. Unser Umschlagsverkehr wird aber ferner durch die noch immer zu hoch bemessene Ueberführungsgebühr nach der Uferbahn und die Weigerung der Eisenbahnverwaltung, die Uferbahn als Station in den allgemeinen Gütertarif aufzunehmen, hemmend beeinflusst. Auch der Fremdenzufluß, der uns durch die Bahn Alexandrowo—Thorn zugeht, ist wegen der vielfachen Grenzerschwerungen recht gering. Der sekundäre Betrieb auf der Strecke Thorn—Marienburg und das gänzliche Fehlen von Schnellzügen auf der Bahn Insterburg—Thorn verhindern leider auch die volle Ausnutzung dieser uns zu Gebote stehenden Verkehrsinstitute. Direkt geschädigt wurde jedoch unser Verkehr durch den Bau der Bahn Schönsee—Culmsee—Jordon—Bromberg, da hierdurch die an dieser Strecke gelegenen Ortschaften, die früher nach Thorn gravitirten, eine gute Verbindung mit Bromberg erlangten, welche Stadt nun mit uns in scharfe Konkurrenz trat. Die Klagen über diese Verkehrseinbuße kehren in den uns aus den hiesigen kaufmännischen Kreisen für unseren Jahresbericht zugehenden Spezialberichten ständig wieder. Wir haben, trotzdem wir diese Schädigungen vorausfahen, s. Zt. keinen Einspruch gegen den Bau dieser Bahn erhoben, da sie sowohl für die Allgemeinheit als auch für einen Theil unseres Bezirks sicherlich von Nutzen ist.

Eine neue Verkehrseinbuße droht uns jetzt aber durch den bereits genehmigten Bau einer Nebenbahn von Kulm nach Unislaw, wodurch natürlich wohl fast alle Beziehungen zwischen Kulm und Thorn zu Gunsten von Bromberg verloren gehen werden. Jetzt beträgt die Bahnlänge von Kulm nach Bromberg über Culmsee—Jordon 78 km, von Kulm nach Thorn über Kornatowo 54 km; nach Fertigstellung der Bahn Kulm—Unislaw wird sich jedoch die Entfernung zwischen Kulm und Bromberg auf 49 km verringern. Hier ist eine Abhilfe nur dadurch möglich, daß die neue Bahn über Unislaw weiter bis nach Thorn geführt wird, da alsdann die Ent-

fernung zwischen Kulm und Thorn nur noch 46 km betragen würde, wodurch Thorn in den Stand gesetzt wäre, seine alten Beziehungen zu Kulm aufrecht zu erhalten. Dieser unser Wunsch würde ja nun kaum Aussicht auf Erfüllung haben, wenn durch die Bahn Unislaw—Thorn nur erreicht werden sollte, daß Thorn mit Bromberg um den Kulmer Verkehr wieder konkurriren könnte. Glücklicherweise ist jedoch der Nutzen dieser Bahnstrecke nicht darauf beschränkt, sondern sie erhält ihre Hauptbedeutung dadurch, daß durch sie ein recht fruchtbarer Strich unseres Kreises erschlossen würde, der den Mangel einer Bahn schon lange tief empfunden hat. Eine ganze Reihe großer Güter und Ortschaften mit gutem Boden würden ihre Produkte vortheilhafter an den Markt bringen können; ferner würde aber auch Thorns Getreidebedarf, der bei den sich immer mehr ausdehnenden Mühlenbetrieben in ständigem Wachsthum begriffen ist, besser Deckung finden können. Ebenso würden die Zuckerfabriken in Unislaw und Culmsee ihren steigenden Bedarf an Zuckerrüben alsdann leichter befriedigen können.

Die Fortsetzung der Bahn Kulm—Unislaw nach Thorn liegt auch im Interesse des Eisenbahnfiskus, da sich die Gesamtstrecke sicher rentabler erweisen würde, als die Theilstrecke Kulm-Unislaw, zumal die Betriebsmittel in beiden Fällen wohl ziemlich die gleichen sein müßten und somit an Generalunkosten erhebliche Ersparungen eintreten würden.

Ueber die einzuschlagende Trace gestatten wir uns ganz gehorsamst nachstehende Linienführung in Vorschlag zu bringen: Die Trace würde u. G. am besten so gelegt werden, daß sie im Allgemeinen der Chaussee von Unislaw nach Thorn folgt. Wie sich aus der anliegenden Generalstabskarte mit eingetragener Trace und dem ebenfalls beigelegten Längenprofil ergibt, würde nur diesseits des Gutes Rosenberg die Linie nach Osten abschwenken müssen, um eine hier befindliche Schlucht zum Abstieg von der Höhe nach der Niederung zu benutzen. Die Linie mündet bei Mocker in das dortige Armirungsgleis. Die Gesamtlänge der Trace beträgt 26,605 km. Die Gefällverhältnisse sind im Allgemeinen günstig, nur zwischen den Stationen km 18,8 und 19,3 ist ein größerer Auftrag und ein stärkeres Gefälle bis auf 1,43 nothwendig. Größere massive Brücken bis zu 3,60 m lichter Weite würde bei den Stationen km 2,2, 10,3, 13,1, 14,9 und 19,1 nothwendig werden.

Es wäre zu erwägen, ob die Trace nicht von Rosenberg ab über das Gut Sängerau, das Ansiedlungsgut Lulkau nach der Haltestelle Lissomitz zu führen ist, da von und nach diesen Gütern Rüben, Schnitzel und sonstige landwirthschaftlichen Erzeugnisse zur Verladung kommen würden. Diese Linienführung würde nur eine Länge von 23,1 km haben.

Eine genügende Rentabilität ist von der Bahnanlage sicher zu erwarten, da schon allein von den an der Strecke gelegenen großen Gütern mit ihrem vorzüglichen Boden der Bahn hinreichende Frachtmengen zukommen würden.

Der Personenverkehr würde voraussichtlich recht lebhaft werden, namentlich an den Tagen des Thorner Wochenmarktes, da natürlich die Güter und Ortschaften ihre hierfür bestimmten Produkte nicht mehr, wie bisher, mittelst Geschirr, sondern auf der Eisenbahn zum Markte bringen würden. Dies würde für die Landwirthschaft von großem Nutzen sein, da ihnen dann nicht mehr ihre Gespanne an mehreren Wochentagen entzogen würden. Zwischen den beiden Endstationen Thorn und Kulm würde sich ein reger Personenverkehr entwickeln, da Kulm im Sommer sicherlich von den Thornern vielfach als Ausflugsort benutzt werden würde.

Verladungen von Vieh würden wohl auch in ziemlichem Umfange vorkommen, doch bleibt natürlich der Nachweis einer voraussichtlich umfangreichen Verfrachtung von Massengütern ausschlaggebend für die Rentabilität, und diesen Nachweis hoffen wir liefern zu können, wenn er sich natürlich auch nicht in allen Theilen ziffermäßig belegen läßt.

Zunächst kommen hier die reichen Holzbestände des Thorner Stadtwaldes, des Sängerauer, Zulkauer und Bissomitzer Waldes in Frage. Von großer Wichtigkeit ist ferner die Erschließung der in diesen Waldungen befindlichen Kieslager, an denen jetzt ein fühlbarer Mangel herrscht. Falls die Bahn nach Bissomitz geführt würde, wäre es wohl nöthig, die Wälder und Kieslager durch eine Stichbahn anzuschließen.

Die an der Bahn gelegenen Güter würden nach uns von sachkundiger Seite zugegangener Mittheilung im jährlichen Durchschnitt folgende Gütermengen verfrachten:

Griewe . . . . .	70000	Ztr.
Griebenau . . . . .	50000	"
Gr. Wilsch . . . . .	80000	"
Nl. Wilsch . . . . .	30000	"
Eichenau . . . . .	50000	"
Heimsfoot . . . . .	40000	"
Biskupitz . . . . .	90000	"
Lubianken . . . . .	50000	"
Schloß Birglau . . . . .	40000	"
Korzyt . . . . .	10000	"
Ernstrode . . . . .	75000	"
Gut Dorf Birglau . . . . .	5000	"
Leszcz . . . . .	25000	"
Swierczyn . . . . .	5000	"

Swierczynko . . . . .	5 000	Ztr.
Rosenberg . . . . .	45 000	"
Sängerau . . . . .	55 000	"

Insgesamt 725 000 Ztr.

Die Zuckerfabrik Unislaw hat uns auf unsere Anfrage hin mitgetheilt, daß ihre voraussichtlichen Verfrachtungen auf der Strecke Unislaw—Thorn etwa folgende sein würden, wobei allerdings ein Theil schon in den oben angeführten Frachtenmengen der Güter enthalten ist:

Rüben . . . . .	160—200 000	Ztr.
Schnitzel . . . . .	80—100 000	"
Kohlen . . . . .	120 000	"
Koaks . . . . .	7—8 000	"
Zucker . . . . .	60 000	"
Melasse . . . . .	20—25 000	"

Wahrscheinlich wird auch die Spiritusbrennerei in Raczyniewo, die früher bedeutende Mengen von Rohspiritus nach Thorn sandte, nach Fertigstellung einer direkten Verbindung wieder einen Theil ihres Produkts hierherbringen.

Alle diese Gütermengen würden der Bahn von der Zeit der Eröffnung an zufließen, wobei wir noch erwähnen möchten, daß unsere Ausführungen keineswegs erschöpfend sind, da wir nur die in unmittelbarer Nähe der zukünftigen Bahnstrecke gelegenen Güter angeführt haben. Die Bahn muß sonach, da ein ständiges Wachsthum der verfrachteten Gütermengen sicher zu erwarten ist, als ein durchaus rentables Unternehmen angesehen werden, zumal ja Bau- und Unterhaltungskosten nur gering sein werden.

Wenn man in Betracht zieht, daß eine Ueberbrückung der Weichsel zwischen Kulm und Schwez nur noch eine Frage der Zeit ist, so läßt sich der Bahn Kulm—Thorn auch eine bedeutende strategische Wichtigkeit für die Zukunft nicht absprechen.

Da man den Bau der Strecke Kulm—Unislaw unseres Wissens schon begonnen hat, so wäre es wünschenswerth, daß auch die Fortführung bis Thorn möglichst bald in Angriff genommen werden könnte, damit der Kulmer Verkehr auch nicht nur zeitweise nach Bromberg abgelenkt würde.

Wir bitten daher Ev. Excellenz ganz gehorsamst und dringend, die nothwendigen Vorermittlungen möglichst bald anordnen und den Bau der Bahn Unislaw—Thorn in den nächsten Etat einstellen zu wollen."

Hierauf theilte uns unter dem 8. Dezember der Herr Oberpräsident von Gopler im Namen des Herrn Ministers mit, daß nach dem Ergebnis der angestellten Ermittlungen die staatsseitige Herstellung einer neuen unmittelbaren Schienenverbindung zwischen Unislaw und Thorn zur Zeit nicht in

Aussicht genommen werden könne. Eine Audienz, die unser Vorzüglicher daraufhin bei dem Herrn Minister hatte, läßt uns allerdings hoffen, daß der Ausbau der Strecke Anislaw—Thorn doch noch in absehbarer Zeit von der Königlich-staatlichen Regierung in die Hand genommen wird. Jedenfalls werden wir unseren Antrag binnen Kurzem von Neuem einbringen.

#### **Staatsseitiger Ausbau einer normalspurigen Nebenbahn von Thorn nach Leibitsch.**

Ebenfalls ablehnend lautete der Bescheid des Herrn Ministers auf unsere Eingabe vom 17. November, betreffend den Ausbau einer normalspurigen Nebenbahn von Thorn nach Leibitsch durch den Preussischen Staat, der wir nachstehende Begründung gegeben hatten:

Bereits unter dem 2. Dezember des Jahres 1892 haben wir bei Ew. Excellenz den gleichen Antrag eingebracht; wir wurden jedoch daraufhin durch Se. Excellenz den Herrn Oberpräsidenten von Gokler dahin beschieden, daß der Frage wegen Herstellung einer Eisenbahn zwischen Thorn und Leibitsch schon mit Rücksicht auf die Finanzlage des Staates sowie zahlreiche, noch nicht befriedigte dringendere Verkehrsbedürfnisse anderer Länderteile zur Zeit nicht näher getreten werden könne. Es wurde uns zur Erwägung anheimgestellt, ob nicht der Ausbau der fraglichen Strecke als Kleinbahn ins Auge zu fassen sein werde.

Trotzdem wir schon damals nicht verkannten, daß eine normalspurige Eisenbahn mit Anschluß an das Staatsbahnetz das idealste Instrument zur Aufschließung des in Frage kommenden Bezirks sein würde, sahen wir uns doch bei der ablehnenden Haltung der Staatsbahnverwaltung und bei dem wirtschaftlichen Bedürfnis dieser Gegend nach besseren Verkehrsverhältnissen veranlaßt, der Anregung Folge zu geben und den Bau einer Kleinbahn zu betreiben.

Wir ließen daher zunächst durch den Bochumer Verein für Bergbau und Gußstahlfabrikation das Projekt einer Kleinbahn ansarbeiten, wobei eine Spurweite von 600 mm als die bei hinreichender Leistungsfähigkeit billigste gewählt wurde. Nach diesem Projekte beginnt die Trace der ca. 18 km langen Kleinbahn in Antoniewo auf dem Hofe der dortigen Dampfziegelei und geht zunächst nach Leibitsch, wo eine 600 m lange Anschlußstrecke zur Püttmannschen Ziegelei abzweigt. Von Leibitsch aus führt die Bahn nach Waldau, überschreitet den Leibitscher Bach mit kleiner gewölbter Brücke und schneidet die von Thorn nach Tauer führende Chaussee im Niveau. Von diesem Schnittpunkt aus führt eine zweite etwa 1000 m lange Abzweigstrecke nach den Waldauer Ziegeleien. Die Hauptstrecke zieht sich dann auf der rechten Ackerkante der Chaussee nach Thorn zu, durch die Jakobsvorstadt hindurch bis zur Ueberführung über die Normalbahnstrecke nach Graudenz

und Insterburg, die hier tief eingeschnitten ist. Während bis zu diesem Punkte dem Ausbau der Bahn fast gar keine Schwierigkeiten im Wege stehen, häufen sich diese mit Einführung der Trace nach Thorn. Auf der Brücke schon muß die Kurve beginnen, um die dicht vor der Einfahrt in das Leibitscher Thor befindliche rechtwinklige Straßenkreuzung in einem Radius von 30 m noch überwinden zu können, und auch dies ist nur dann möglich, wenn die zwischen dem Festungsgraben und der eingeschnittenen durch das Thor führenden Straße befindliche Böschung, die bei der genannten Straßenkreuzung eine scharfe Ecke bildet, hier etwas abgerundet wird. Die Bahn wird sodann in 2 Gleisen durch das Leibitscher Thor hindurchgeführt. Der Plan, den Bahnhof am Weichselufer anzulegen wurde wegen Platzmangels und Hochwassergefahr wieder aufgegeben. Da aber die Militärverwaltung die Anlage des Bahnhofs innerhalb der Festung gefordert hatte, so blieb als einziger Platz das neben dem Stadtbahnhofs gelegene Grundstück übrig, trotzdem dieses Terrain wegen des dort vorhandenen Gefälles von 1 : 35 nicht günstig ist. Es kommt noch hinzu, daß bei Anlage des Bahnhofs an dieser Stelle eine Erweiterung des Stadtbahnhofs, der jetzt schon unter den äußerst beschränkten Raumverhältnissen zu leiden hat, für die Zukunft ausgeschlossen wäre, wodurch sich die Thorer Bahnhofsverhältnisse noch unglücklicher gestalten würden, als sie jetzt leider schon sind. Weitere Schwierigkeiten bereitete die durchaus nöthige Verbindung zum Weichselufer, die sich nur dann ermöglichen läßt, wenn das schmalspurige Gleis innerhalb des Normalgleises der Uferbahn nach der Weichsel hinuntergeführt wird.

Nachdem am 3. August 1895 ein Termin zur Erörterung der gegen das Projekt erhobenen Einwendungen stattgefunden hatte, theilte uns der Herr Regierungspräsident von Horn unter dem 17. September mit, daß er geneigt sei, die landespolizeiliche Genehmigung zu ertheilen, sobald einige von der Eisenbahnbehörde gemachten Einwendungen in dem Projekte Berücksichtigung gefunden haben würden.

Nun hielten wir die Zeit für gekommen, die Finanzierung der Bahn ins Auge zu fassen, und wandten uns, da die Handelskammer selbst den Bau und Betrieb nicht in die Hand nehmen konnte, schon weil sie damals die Rechte einer juristischen Person noch nicht besaß, an den Kreisauschuß mit dem Antrage, daß der Kreis Thorn entweder den Bau und Betrieb der Kleinbahn oder eine Zinsgarantie von 3 % des aufzuwendenden Kapitals übernehmen möge. Durch den Vorsitzenden des Kreisauschusses, Herrn Landrath von Schwerin, wurden wir jedoch dahin beschieden, daß unsere Anträge keine Aussicht hätten, von dem Kreistage angenommen zu werden, es werde sich daher empfehlen, zur Finanzierung des Projektes einen Zweckverband aus den theilhaftigen Gemeinden und Gutsbezirken zu bilden, da

man alsdann sowohl auf eine Unterstützung der Provinz als auch des Staates werde rechnen dürfen. Es wurde daher unter dem Voritze des Herrn Landraths von Schwerin ein Komitee gebildet, das die Konstituierung des Zweckverbandes, wozu bald darauf sowohl die Stadt Thorn als auch die Gemeinde Leibitsch ihre Zustimmung gaben, in die Wege leiten\* sollte. Inzwischen ist jedoch das erwähnte Komitee zu der Ueberzeugung gelangt, daß der Ausbau der Strecke Thorn—Leibitsch als normalspurige Staatsbahn dem Bau einer Kleinbahn, dem ja auch so viele Schwierigkeiten entgegenstehen, bei weitem vorzuziehen sein würde, und daß es sich daher empfehlen dürfte, nochmals an Ew. Excellenz mit der Bitte um den staatlichen Ausbau der Strecke heranzutreten.

Für den Ausbau der Linie als normalspurige Bahn spricht hauptsächlich die Art der zu erwartenden Transporte; diese bestehen in ihrer Mehrzahl aus Massengütern wie Ziegeln, Steinen, Getreide, Mehl und Kohlen, die die Kosten der Umladung in Thorn, welche durch eine schmalspurige Bahn bedingt sein würde, nicht tragen können. Es würden daher einer schmalspurigen Kleinbahn eine große Menge von Transporten entgehen, die nach wie vor auf der Chaussee mittelst Wagen befördert werden würden. Nun könnte man ja allerdings die Kleinbahn normalspurig ausbauen, wodurch die Umladung in Thorn wegfiele; dagegen machen sich aber ganz erhebliche Bedenken geltend. Zunächst würde die Einführung in die Festung, der sich bei der schmalen Spur von 600 mm schon ganz erhebliche Hindernisse bieten, kaum durchführbar sein; wenn die Militärverwaltung aber gestatten würde, die Bahn nach Bahnhof Mocker zu führen und hier einen Bahnhof zu errichten, wie dies früher geplant war, so würden der Tracirung ganz erhebliche Terrainschwierigkeiten entgegenstehen, ferner würde die Bahn aber auch bedeutend vertheuert werden, da der hier anzukaufende Grund und Boden nur zu sehr hohen Preisen zu erwerben sein würde. Es ist sodann überhaupt fraglich, ob eine so kurze normalspurige Kleinbahn, deren weiterer Ausbau schon wegen der Nähe der russischen Grenze wohl ausgeschlossen ist, sich bei den hohen Generalunkosten rentiren könnte, während sich dagegen die Generalunkosten, falls die Linie als Staatsbahn gebaut würde, auf ein Minimum reduzieren würden, sodaß sich voraussichtlich, wie wir auch noch weiter unten nachzuweisen gedenken, eine sehr günstige Rentabilität herausstellen würde. Als Staatsbahn läßt sich aber die Strecke auch ganz bedeutend kürzer herstellen; sie würde dann von Leibitsch längs des Grembotzschiner Höhenzuges nördlich von Bielawy an den Waldbauer Ziegeleien vorüber geleitet werden können mit Einführung in die Thorn—Insterburger Bahn südlich von Rubinkowo dort, wo die Verbindungsbahn nach dem Bahnhof Mocker führt. Mittelst dieses Stranges könnten die Leibitscher Züge nach Mocker und von

da nach dem Stadtbahnhofe und der Uferbahn gelangen. Die Strecke würde dadurch um ca. 6 km kürzer werden, und die Einführung in die Festung Thorn wäre ohne weiteres hergestellt.

Eine Rentabilität dieser kurzen, wenig über 10 km langen Bahn bei sehr geringen Betriebs- und Verwaltungskosten erscheint aber ganz sicher, da nach unseren mit möglichster Sorgfalt angestellten Erhebungen ganz bedeutende Frachtmengen zu erwarten sind.

Die an der Linie liegenden großen Ziegeleien werden fast ihre gesammte Produktion auf der Bahn verfrachten; da nun nach Eröffnung der Strecke ihr Absatzgebiet erheblich erweitert wird, so kann man ganz bestimmt annehmen, daß mindestens das Quantum, was die Ziegeleien jetzt herstellen, der Bahn übergeben werden wird. Es kommen hierbei die folgenden Ziegeleien in Betracht:

Dampfziegelei von Plehwe und Kriewes in Antoniewo mit einer jährlichen Produktionsmenge von . . . . .	200000	Ztr.
" " Lüttmann in Leibitsch desgl. . . . .	240000	"
" " Louis Lewin in Waldau " . . . . .	400000	"
" " Lüttmann " " " . . . . .	400000	"
" " Schwerenz " " " . . . . .	150000	"
" " G. Wolff " " " . . . . .	480000	"
Insgesamt	1870000	Ztr.

Der Kohlenverbrauch dieser Betriebsstätten wird sich auf ungefähr 100000 Ztr. belaufen, sodaß allein die Ziegeleien eine Frachtbewegung von 1970000 Ztr. hervorrufen werden. Die Leibitscher Mühle, die in den letzten Jahren ganz bedeutend vergrößert worden ist, wird an Getreide und Mehl über 500000 Ztr., die Mühle von Hernes in Polnisch Leibitsch etwa 40000 Ztr. auf der Bahn befördern. Die Einfuhr von Steinen durch den Steinsetzmeister J. Grosser in Thorn beträgt zur Zeit 120000 Ztr.; nach Herstellung der Bahn wird sich die Menge der eingeführten Steine beträchtlich vermehren.

An Frachtmengen sind ferner noch zu erwarten:

Von dem Gute Bielawy . . . . .	ca. 10000	Ztr.
An Stückgütern . . . . .	" 6000	"
Holz (aus den ostpreussischen Forsten, das auf der Drenenz in Leibitsch ankommt und von hier per Bahn weiter geht, um die Fahrten der Weichsel zu vermeiden) und Getreide . . . . .	50000	Ztr.
Vieh . . . . .	ca. 20000	"

Insgesamt darf man demnach auf eine Frachtmenge von 2716000 Ztr. rechnen, ein Quantum, das sicher hinreicht, die Bahn rentabel zu machen, das sich jedoch noch bedeutend erhöhen würde, wenn die geplante Stärke-

fabrik in Bielawy zu Stande kommen sollte, die in 150 Betriebstagen etwa 1000000 Ztr. Kartoffeln verarbeiten wird.

Auch der Personenverkehr wird wohl recht umfangreich werden und dürfte mit 30000 Fahrkarten nach jeder Richtung nicht zu hoch gegriffen sein.

Gründerverbskosten werden wohl kaum entstehen, da die Anlieger den Boden zum Bau sicherlich kostenlos hergeben werden.

Wie der ganze Osten der Monarchie besitzt auch unser Kreis nur wenige industriellen Betriebe, weshalb es um so mehr geboten sein dürfte, die vorhandenen durch Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach Möglichkeit zu unterstützen und damit gleichzeitig zu neuen industriellen Anlagen anzuregen. Eine normalspurige Bahn von Thorn nach Leibitsch würde in dieser Richtung entschieden segensreich wirken, und da sie gleichzeitig auch eine gute Rentabilität verspricht, so geben wir uns der Hoffnung hin, daß Ev. Excellenz unserem Antrag ein hochgeneigtes Wohlwollen entgegenbringen und die nöthigen Vorarbeiten anordnen werden, zumal ja die Gründe, die im Jahre 1892 zur Ablehnung unseres Antrages geführt haben, heute nicht mehr gelten, da die Finanzlage des Staates jetzt günstig ist, die Hauptlinien fast überall ausgebaut sind und es jetzt als Aufgabe der Staatsbahnverwaltung betrachtet wird, die bisher wenig berücksichtigten Gegenden, namentlich in den östlichen Provinzen, mehr als bisher zu bedenken."

Auch hier werden wir uns bei dem ablehnenden Bescheide nicht beruhigen, sondern mit allen Kräften daraufhin streben, daß dieses Projekt sobald wie möglich doch zur Durchführung kommt.

### **Viehzüge.**

Unter dem 14. März d. Js. ging uns von der Königlichen Eisenbahndirektion in Danzig das hier abgedruckte Schreiben zu:

„Das Königliche Polizei-Präsidium in Berlin hat den Antrag gestellt, die Viehzüge, welche jetzt in der Nacht auf dem Zentralvieh Hofe eintreffen, in Zukunft am Tage anzubringen.

Begründet wird dieser Antrag damit, daß in der Nacht die veterinair-polizeiliche Untersuchung bei künstlichem Licht nicht ordnungsmäßig ausgeführt werden kann. Wenn auch die thierärztliche Untersuchung die Ansteckungsgefahr nicht unter allen Umständen beseitigt, so sei doch mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß die Untersuchung bei Tageslicht eine Verseuchung des Viehhofs verhindern werde, die bis jetzt mehrfach erfolgt ist.

Sollen die Züge in Berlin am Tage ankommen, so müssen sie bei der jetzigen Fahrzeit wesentlich später gelegt werden. Während sie jetzt in den Abendstunden im Anschluß an die Viehmärkte den Ostpreussischen Bezirk verlassen und in den Morgenstunden Westpreußen durchfahren, um am nächsten Abend bezw. in der nächsten Nacht Lichtenberg zu erreichen, von wo die

Uebersföhrung nach dem Zentralviehhof erfolgt, würden sie, um in den Tagesstunden Berlin zu erreichen, Ostpreußen erst in den späten Vormittagsstunden verlassen und in den Abendstunden Westpreußen durchfahren.

Es ist selbstverständlich, daß die Händler, welche in Ostpreußen verladen, entschieden gegen die Aenderung sind, weil sie eine Einstellung des Viehs am Ladeorte und eine verzögerte Abfuhr zur Folge hat, während die Händler der Provinz Westpreußen, die wir durch unsere Kontrolleure vernehmen ließen, sich mit großer Freude für die Verlegung der Züge aussprechen, weil die Nachtverladung nicht mehr erforderlich sein würde und die Züge, welche im unmittelbaren Anschluß an die Viehmärkte verkehren würden, das Vieh schon spätestens am nächsten Mittag in Berlin anbringen würden.

Die Eisenbahndirektion Königsberg hat sich deshalb, unterstützt von den Behörden, der Landwirthschaftskammer und den Handelskammern der Provinz Ostpreußen mit ebenso großer Entschiedenheit gegen die Verlegung der Züge ausgesprochen, wie wir sie befürwortet haben.

Unter diesen Umständen ist eine Verlegung der jetzigen Züge nicht zu erwarten. Der berechtigten Forderung des königlichen Polizeipräsidiums kann nur dadurch entsprochen werden, daß die in den Nachtstunden in Lichtenberg eintreffenden Viehwagen nicht in der Nacht, sondern erst am Tage zum Viehhof überführt und daselbst entladen werden, wodurch sich die Transportzeit wesentlich erhöht.

Es liegt aber keineswegs die Nothwendigkeit vor, daß dieser Uebelstand auch für das aus Westpreußen kommende Vieh eintritt und hat uns deshalb der Herr Minister beauftragt, uns darüber zu äußern, ob und unter welchen Voraussetzungen die Ankunftszeit des in unserem Bezirk zum Versand kommenden Viehs in Berlin auf die Tagesstunden gelegt werden könnte, ohne zugleich die Interessen der übrigen Bezirke erheblich zu schädigen.

Es ist selbstverständlich, daß es nicht möglich ist, der Forderung des Berliner Polizeipräsidiums zu entsprechen, wenn die Beförderung des Westpreußischen Viehs in der bisherigen Weise erfolgt. Dies liegt aber auch nicht im Interesse der Westpreußischen Händler, welche Werth darauf legen, das Vieh nach Schluß der Märkte in den späten Nachmittagsstunden zu verladen und so rasch befördert zu sehen, daß es noch spätestens in den Mittagsstunden des folgenden Tages in Berlin eintrifft und entladen werden kann.

Diesem Wunsche kann nur entweder durch Einlegung neuer Viehzüge oder durch Aufnahme des Viehs in entsprechend verlegte Durchgangsgüterzüge Rechnung getragen werden. Bei dem an manchem Tage geringen Umfange des Verkehrs haben wir uns mit der Direktion Bromberg zu der letzten Maßnahme entschlossen und neue Viehbeförderungsgelegenheiten für Ostpreußen hergestellt, die aus der Anlage ersichtlich sind.

Der entsprechend veränderte Fahrplan der Güterzüge tritt vom 1. Mai ab in Kraft. Wir hoffen aber, daß es uns gelingen wird, durch Einlegung von Viehzügen für Westpreußen mit erhöhter Geschwindigkeit eine weitere Abkürzung der Fahrt und frühere Anbringung der Züge in Berlin zu ermöglichen. Durch die Verlegung der Durchgangsgüterzüge tritt eine Schädigung anderer Handelsinteressen nicht ein.

Ausdrücklich machen wir darauf aufmerksam, daß die Beförderung des Westpreußischen Viehs nicht bloß mit den neuen Zügen erfolgt, sondern auch mit den bisher benutzten, die vorläufig eine Aenderung nicht erfahren und zunächst auch wegen ihrer Anschlüsse nach dem Süden und Westen nicht geändert werden können. Es tritt somit zu den bisherigen eine neue Viehbeförderungsgelegenheit hinzu, die für Westpreußen schon deshalb von außerordentlichem Werthe ist, weil sie es ermöglicht, sofort nach Schluß der Märkte das Vieh zu verladen und zu befördern, wodurch nicht nur die Beförderungskosten gemindert, sondern auch die Zeit von der Zuführung des Viehs zur Bahn bis zur Entladung abgekürzt wird.

Eine Einschränkung in der Benutzung der Züge könnte nur insofern in Frage kommen, als das für den Berliner Viehhof bestimmte Vieh nur mit den neuen Zügen zur Beförderung gelangt. Wir glauben aber von einer entsprechenden Vorschrift vorläufig absehen zu sollen, weil nach Erlaß des Verbots der Nachtentladung auf dem Viehhofe es keinem Händler einfallen wird, die alten Verbindungen zu benutzen. Wenn dies gleichwohl ausnahmsweise geschehen sollte, so liegen so triftige Ursachen vor, daß wir die Beförderung ohnehin nicht versagen könnten.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wohl in der Voraussetzung, daß irgend welche Interessen geschädigt werden, uns beauftragt, die Landwirthschaftskammern und die Handelskammern gutachtlich zu hören. Wir dürfen wohl auf Ihre Zustimmung rechnen, da irgend welche Interessen nicht geschädigt werden, und nur eine Besserung der jetzigen Zustände eintritt. Um eine thunlichst umgehende Aeußerung ersuchen wir sehr ergebenst."

Wir erwiderten, daß wir in der beabsichtigten Aenderung, wonach künftig Vieh, außer in den bisherigen Viehzügen, auch noch in entsprechend verlegten Durchgangsgüterzügen zur Versendung kommen dürfe, nur eine dem Viehhandel förderliche Maßregel erblicken könnten, zumal der besonders für unseren Bezirk in Betracht kommende Zug Osterode—Lichtenberg eine um ca. 6 Stunden kürzere Fahrzeit aufweise. Wenn es gelingen sollte, durch Einlegung von Viehzügen mit erhöhter Geschwindigkeit eine weitere Abkürzung der Fahrt zu ermöglichen, so würde das für den Viehhandel von um so größerem Nutzen sein, als bekanntlich das Vieh durch die Fahrt stets leide. Gleichzeitig wiesen wir darauf hin, wie nothwendig es sei, auf den größeren

Stationen, die diese Viehzüge passiren, bequeme Unterstände für das Vieh, wo es getränkt und gefüttert werden könnte, einzurichten.

### Reexpeditionstarif für Futtermittel.

Unser Antrag auf Erstellung eines Reexpeditionstarifs für Futtermittel russischen Ursprungs war, wie wir schon im Vorjahre berichteten, von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg mit der Begründung abgelehnt worden, daß die Landwirthschaft von einem solchen Tarif Nachtheile für das inländische Müllereigewerbe befürchte. Um nun Abhilfe zu schaffen, ohne der Landwirthschaft Grund zu Befürchtungen, die wir übrigens nicht theilen, zu geben, traten wir aufs Neue an die Königliche Eisenbahndirektion heran und stellten den Antrag, die Direktion möge gestatten, daß die von Alexandrowo nach Thorn verladene Kleie auf Grund des Transittarifs Alexandrowo—Deutsche Stationen weiter gesandt werden dürfe, sofern die Waare, lose oder hier aufgefackt, innerhalb 24 Stunden nach Eingang von hier weitergesandt werde. Wir begründeten dies wie folgt:

„Die Wagenladungen aus Rußland treffen in Alexandrowo so ein, daß die betr. Frachtbriefe nur Vormittags eingelöst werden können. Die Weiterbeförderung nach Deutschland muß zur Vermeidung hohen Standgeldes — mit No. 428 für den Tag beginnend und progressiv steigend — innerhalb 24 Stunden geschehen. Um den bestehenden Frachttarif auszunutzen, der von Alexandrowo aus nach den deutschen Stationen nur etwa so hoch ist, wie der Lokaltarif von Thorn aus, sodaß also annähernd die ganze Lokalfracht Alexandrowo—Thorn bei Anwendung des gebrochenen Verkehrs verloren geht, müssen die einzelnen Waggons von der russischen Grenzstation aus in die einzelnen Kanäle geleitet werden. Es bedarf hierzu der Beurtheilung nicht nur der eigentlichen Dualität, sondern auch der Mahlung und Farbe der Waare, da nach allen diesen Richtungen hin die einzelnen Käufer, Händler wie Landwirthe, verschiedene Ansprüche stellen. Die Spediteure in Alexandrowo senden zu diesem Behufe an die hiesigen Kaufleute Muster, welche im günstigsten Falle Abends gegen 6 Uhr, bei Zugverspätungen aber noch später in die Hände der Interessenten gelangen. Die Entnahme der Muster geschieht Seitens der Spediteure in aller Eile und ohne Sachkenntniß, sodaß sie als vollständig maßgebend nicht anzusehen sind. Zur Beurtheilung der Proben und deren Untersuchung verbleibt nur ganz kurze Zeit, da die Verlässigkeit Anspruch machende Untersuchung ist daher ausgeschlossen. Bei trübem Wetter oder gar während des Herbstes und Winters, d. h. bei Lampenlicht ist die Begutachtung der Waare fast ganz unmöglich. In Folge dessen sind Irthümer und unrichtige Verfügungen

und damit verbundene Mißhelligkeiten und Verluste an der Tagesordnung. Hierzu kommt noch, daß das Oeffnen der Waggons in Alexandrowo die beste Gelegenheit zu Beraubungen darbietet. Allen diesen Uebelständen würde mit einem Schlage begegnet werden, wenn die Probeentnahme und Untersuchung der Waare hier stattfände und dann erst Verfügung zu treffen wäre. Dies kann aber nur geschehen, wenn der Frachttarif nachträglich zur Berechnung käme. Es liegt auf der Hand, daß eine Frachtvertheuerung am letzten Ende die Konsumenten, also die Landwirthschaft, treffen muß, in deren Interesse noch in neuester Zeit die Detarifisirung der Futtermittel ins Werk gesetzt worden ist. Der russisch-deutsche Tarif kann den Frachttarif keinesfalls ersetzen, denn er ermäßigt den gebrochenen Verkehr von russischer Station — Alexandrowo plus Alexandrowo—Thorn nur um etwa No. 5,— für den Waggon, während die Ermäßigung bei dem Frachttarif No. 11—12 beträgt. Dieser Unterschied zwischen den beiden ermäßigten Sätzen ist aber schon meist die Hälfte des unter regelmäßigen Verhältnissen dem Händler verbleibenden Gewinnes.“

Einen Bescheid hierauf haben wir noch nicht erhalten.

#### **Direkte Holztarife aus Rußland nach den ost- und westpreussischen Hafenplätzen.**

Unter dem 26. Januar d. Js. theilte uns die königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg mit, daß die direkten Holztarife von dem mittleren und südwestlichen Rußland nach den ost- und westpreussischen Hafenplätzen zur Ausfuhr über See, da keine Bedenken gegen sie geltend gemacht worden seien, demnächst eingeführt werden sollten. Nunmehr sei aber von der Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn beantragt worden, in jenen Ausnahmetarif noch eine größere Anzahl polnischer Stationen einzubeziehen, und zwar die Mehrzahl der Stationen der russischen Weichselbahn, die Stationen der Linie Warschau—Bjeloostock und diejenigen der Linien Zwangorod—Olkusch und Koluschki—Ostrowez der Zwangorod-Dombrowaer Eisenbahn. Die Kammer möge sich dazu äußern, ob gegen die beantragte Ausdehnung des Holztarifs etwas einzuwenden sei. Wir erwiderten, daß durch diese Maßregel zweifellos dem Thorner Marke gewisse Quantitäten Holz entzogen werden würden, doch würden die in Frage kommenden Mengen nicht beträchtlich genug sein, um deshalb gegen die Ausdehnung des Holztarifs auf die polnischen Stationen ernsthafte Bedenken geltend machen zu können.

#### **Ausnahmetarife zwischen deutschen und orientalischen Bahnen.**

Am 24. November schrieb uns die Eisenbahndirektion zu Bromberg: „Zwischen deutschen und orientalischen Bahnen ist die Einführung von

Ausnahmetarifen für die Ausfuhrartikel der Balkanstaaten einerseits und die deutschen Ausfuhrartikel andererseits sowie eines Ausnahmetarifs für Güter aller Art beschloffen worden.

Wir ersuchen ergebenst um gefl. baldige Mittheilung der deutschen Ausfuhrartikel, für welche Sie die Einführung von Ausnahmetarifen für nöthig halten und bitten gleichzeitig, diejenigen deutschen Stationen zu bezeichnen, deren Aufnahme in die einzelnen Artikelstarife erforderlich wird. Bei Prüfung der Bedürfnisfrage ersuchen wir besonders die Artikel Mineralwasser und Möbel aus gebogenem Holz zu berücksichtigen.

Wir bemerken indessen, daß nur solche deutsche Ausfuhrartikel und Versandstationen in die neuen Tarife einbezogen werden sollen, für welche auch thatsächlich ein Bedürfnis hierzu vorliegt.

Auf Grund des Transitartifs nach Zimony (Semlin) vom 1. November 1895, welcher durch die neuen Tarife ersetzt und daher mit Einführung derselben aufgehoben wird, sind von Stationen des diesseitigen Bezirks in den letzten 2 Jahren keine Sendungen abgefertigt worden.“

Wir äußerten uns hierzu unter dem 23. Dezember folgendermaßen:

„Auf die sehr geehrten Schreiben vom 24. v. M. und 18. d. M. IV 8760 h und IV 9536 h betreffend die Einführung von Ausnahmetarifen zwischen deutschen und orientalischen Bahnen, erwidern wir sehr ergebenst, daß unser Bezirk mit den orientalischen Bahnen keine Beziehungen unterhält und eine Ausfuhr nach den in Betracht kommenden Ländern von hier aus nicht stattfindet, sodaß wir ein direktes Interesse an der Gestaltung der betreffenden Tarife nicht nehmen. Ob eine zweckentsprechende Stellung der Tarife geeignet ist, dem deutschen Zucker zu einer erhöhten Ausfuhr nach der Levante zu verhelfen, wo bekanntlich der deutsche Zucker an der Versorgung der Märkte gegenüber den konkurrierenden Ländern einen nur schwachen Antheil hat, vermögen wir zur Zeit nicht zu beurtheilen, da die Interessenten unseres Bezirks sich hierzu noch nicht geäußert haben, und wir uns daher vorbehalten, hierauf eventuell zurückzukommen.“

Im Anschluß hieran gaben wir unter dem 7. Januar noch nachstehendes Gutachten ab:

„Von den von uns befragten Zuckerinteressenten wird eine Herabsetzung der Tarife für Zucker nach der Levante befürwortet und hierzu folgendes mitgetheilt. Nach der Levante geht nur raffinirter Zucker, daher ist das Interesse an billigen Zuckertarifen für unseren Bezirk nur ein indirektes. Für die Ausfuhr von Zucker nach dem Orient kommen hauptsächlich die hierfür geographisch am geeignetsten liegenden schlesischen Raffinerien in Betracht. Um einen Export zu ermöglichen, müßten jedoch die Tarife so niedrig normirt werden, daß die schlesischen Fabriken erfolgreich mit den ohnehin günstiger gestellten österreichischen

konkurriren könnten. Zur Zeit wird von den schlesischen Raffinerien allerdings fast gar kein Zucker nach den Balkanstaaten exportirt; hieran sind jedoch hauptsächlich die dortigen unsicheren Verhältnisse schuld. Es ist von den Käufern daselbst nicht zu erlangen, daß sie den von den deutschen Exporteuren geforderten Bankrembours bewilligen und ohne solche Sicherheit ist ein Verkehr mit diesen Ländern mit großen Schwierigkeiten verknüpft. Immerhin würden günstige Zuckertarife es den deutschen Exporteuren gestatten, im Laufe der Zeit ein sicheres Absatzgebiet in der Levante zu erringen."

#### **Aufhebung des Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate nach Böhmen.**

Unter dem 29. Juli machte die Eisenbahndirektion bekannt, daß der Ausnahmetarif vom 1. Januar 1898 für die Beförderung von Getreide und Mühlenfabrikaten von ostdeutschen Stationen nach den wichtigsten preußisch-sächsischen österreichischen Grenzstationen am 20. September außer Kraft treten werde.

Im Anschluß an eine Eingabe der Handelskammer zu Bromberg wurden auch wir gegen die Aufhebung des Tarifs, die die mühsam angebahnten Handelsbeziehungen wieder zerreißen würde, vorstellig, erhielten jedoch den Bescheid, daß unserem Antrage nicht entsprochen werden könne, da die Aufhebung dieser Sätze auf Antrag der königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatsbahn erfolgt sei und der preußischen Aufsichtsbehörde Einwirkungen auf die Entschließungen dieser Verwaltung nicht zuständen. Auch würde eine derartige Einwirkung umsoweniger von Erfolg sein, als die sächsische Staatsbahnverwaltung vorzugsweise durch die fortgesetzten Beschwerden ihrer eigenen Landwirthschaft zur Kündigung der Ausfuhrsätze veranlaßt worden sei. Seit dem Bestehen des Tarifs hätten die sächsischen Landwirthe, besonders in der Oberlausitz, darüber Klage geführt, daß ihnen durch die bedeutende Frachtverbilligung für das Posener Getreide nach Böhmen dieses Land für den Absatz ihres eigenen im vorhergehenden Jahre schlecht gerathenen Getreides fast ganz verschlossen würde, während sie ihren eigenen Bedarf an gutem Getreide aus dem Posener und Bromberger Bezirk zu bedeutend höheren Frachtkosten decken müßten. Da es sich ferner um einen Ausnahmetarif handele, der lediglich zu dem Zwecke eingeführt worden sei, um bei der vorjährigen schlechten Getreideernte in Oesterreich-Ungarn den deutschen Landwirthen den Absatz ihres überschießenden Getreides dorthin zu erleichtern, es außerdem den beteiligten Kreisen auch nicht hätte ferngeblieben sein können, daß gegen diesen Tarif von verschiedenen Seiten lebhaft agitirt worden sei, so hätte man jedenfalls bei dem Abschlusse weiterer Lieferungsverträge für das laufende Jahr auch die Möglichkeit einer Wiederaufhebung der Ausfuhrsätze mit in Betracht ziehen müssen.

### Staffeltarife für die Wagenladungs- güter und die Güter der Spezialtarife.

Unter dem 13. August haben wir nachstehende Petition an das Königliche Staatsministerium gerichtet:

„Dem Königlichen Staatsministerium erlaubt sich die gehorsamst unterzeichnete Handelskammer den Antrag zu unterbreiten, veranlassen zu wollen, daß die Streckensätze für die Wagenladungsgüter und die Güter der Spezialtarife nach dem Prinzip der mit zunehmender Entfernung fallenden Skala erstellt werden.

Das jetzt noch für einen Theil der Güter bestehende kilometrische Tarifsystem schädigt namentlich die preussischen Ostprovinzen und hindert sie, an dem allgemeinen wirthschaftlichen Aufschwung Deutschlands den gebührenden Antheil zu nehmen; hier würde durch allgemeine Einführung von Staffeltarifen ohne Zweifel am besten und leichtesten Abhilfe geschafft werden. Diese Tarifmaßregel würde aber nicht nur eine erhebliche Ermäßigung der Transportkosten zur Folge haben, sondern auch das für den Eisenbahnfiskus günstige Resultate zeitigen, daß mit ihr keine Einbuße an den Reineinnahmen verbunden sein würde, was bei einfacher Herabsetzung der kilometrischen Frachtsätze schwerlich der Fall sein würde. Es ist sogar mit Bestimmtheit anzunehmen, daß die allgemeine Einführung des Staffelsystems die Ueberschüsse aus der Eisenbahnverwaltung vermehren wird, welche Wirkung sich ja auch bei dem leider aufgehobenen Getreidestaffeltarif nach dem Westen deutlich gezeigt hat. Wie Seine Excellenz, der Herr Staatsminister Thielen in der Herrenhausitzung vom 16. Februar vorigen Jahres mittheilte, ist ja die hohe Staatsregierung selbst dem Prinzip der Staffeltarife geneigt, und die für den 1. Oktober festgesetzte Einführung des Staffeltarifs für Stückgüter beweist dies ja aufs Neue.

Unter diesen Umständen erscheint es überflüssig, auf die mannigfachen Vortheile des Staffelsystems hinzuweisen; auch kann man wohl annehmen, daß das von der hohen Staatsregierung einmal für wirthschaftlich gerecht und finanziell günstig erkannte System auch ohne Zuthun von anderer Seite früher oder später eingeführt werden wird. Wenn wir dennoch jetzt mit unserem Antrage hervortreten, so werden wir dazu einmal veranlaßt durch die Erwägung, daß eine wirthschaftlich günstige Tarifmaßregel nicht schnell genug eingeführt werden kann, ferner giebt uns aber die oben erwähnte Erstellung des Staffeltarifs für Stückgüter die Hoffnung, daß unser Vorgehen jetzt mehr als je Aussicht auf Erfolg hat.

Wir haben selbst im Vorjahre die Eingabe der Handelskammer in Schweidnitz um Erstellung von Staffeltarifen für Stückgüter unterstützt und sind auch heute noch der Ueberzeugung, daß diese Ermäßigung der Stückgut-

frachten im Interesse der Allgemeinheit nur freudig zu begrüßen ist. Wir vermögen uns daher auch keineswegs der gegen die Einführung dieses Tarifs gerichteten Agitation anzuschließen, können jedoch nicht verkennen, daß für einen gewissen Prozentsatz der Verkehrsinteressenten, die jetzt Gelegenheit haben unter Benützung des Sammelladungstarifs der Spediteure ihre Stückgüter billig zu verfrachten, durch die Einführung des neuen Stückguttarifs eine Benachtheiligung eintreten wird, da die Spediteure den Sammelladungsverkehr in dem bisherigen Umfange nicht werden aufrechterhalten können. Die Spediteure selbst werden natürlich am meisten geschädigt werden, und sicherlich werden viele von ihnen ihren Betrieb einstellen oder wenigstens einschränken müssen, wodurch sich auch die Entlassung zahlreicher Arbeitskräfte nöthig machen wird. Bei allgemeiner Einführung der Staffeltarife würden diese Schädigungen wegfallen und damit auch jeder Widerstand gegen den Stückgutstaffeltarif hinfällig werden.

Natürlich müßte diese allgemeine Einführung des Staffelsystems möglichst gleichzeitig mit der Einführung des Stückgutstaffeltarifs Platz greifen, damit nicht durch diesen erst ein Theil der Spediteure zur Aufgabe des Betriebes gezwungen wird. Da nun die allgemeine Einführung des Staffelsystems doch wohl in dem Plane der hohen Staatsregierung liegt, so ist kein Grund vorhanden, die Ausführung dieses Planes hinauszuschieben, wenn eine solche Verschiebung erhebliche wirtschaftliche Schädigungen zur Folge haben muß.

Nachdem schon jetzt ca. 80 % aller Güter in Staffeltarifen gefahren werden, zu denen am 1. Oktober noch etwa 5 % Stückgüter kommen, läßt sich die Beibehaltung des kilometrischen Systems für die übrigen 15 % der zu fahrenden Güter schwer vertheidigen. Auch ist nicht anzunehmen, daß die allgemeine Einführung des Staffeltarifs ernsthaft bekämpft werden wird, da sie ja keinerlei Bevorzugung oder Benachtheiligung irgend einer Gegend zur Folge hat. Hat doch selbst ein Gegner des Getreidestaffeltarifs in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 11. März 1897 betont, daß im Prinzip der Grundsatz der Staffel als richtig anerkannt werden müsse und daß man, wenn die Staatsregierung an eine generelle Reform herantrete, die auch Getreide und Mühlenfabrikate umfasse, diese Tarifvorlage mit vollständiger Objektivität prüfen werde.

Wir bitten daher das königliche Staatsministerium ganz gehorsamst, unserem Antrage möglichst bald stattgeben zu wollen."

## 2. Wasserstraßen.

### Wasserbauverwaltung.

Gegen die beabsichtigte Zuweisung der Wasserbauangelegenheiten an

das landwirthschaftliche Ministerium sind wir in nachstehende Eingabe vom 27. September bei dem Herrn Handelsminister vorstellig geworden:

„Eure Excellenz sind kürzlich in verschiedenen Eingaben dringend gebeten worden, Ihren hohen Einfluß gelegentlich der beabsichtigten Neuordnung der Wasserbauangelegenheiten geltend zu machen. Der Plan, das gesammte Wasserbauwesen dem landwirthschaftlichen Ministerium anzugliedern, hat in den Kreisen der Handel- und Gewerbetreibenden die lebhafteste Besorgniß hervorgerufen, und auch wir können diese Lösung der schwebenden Frage nicht als eine glückliche bezeichnen.

Mit eisernem Fleiße ist es dem deutschen Handel und der deutschen Industrie in den letzten Jahrzehnten gelungen, ganz ungeheure Fortschritte zu machen und sich auf dem Weltmarkte eine vorher nie erreichte Stellung zu erobern, die sich jedoch nur dann behaupten lassen wird, wenn alle irgend möglichen Verkehrserleichterungen gewährt werden und wenn die Kraftquellen, die uns zu Gebote stehen, auch ungehindert ausgenutzt werden können. Für den Verkehr spielen neben den Eisenbahnen die schiffbaren Ströme und Kanäle die Hauptrolle, da sie in hervorragendem Maße geeignet sind, den Bezug der für die Industrie nöthigen Rohstoffe so billig wie möglich zu gestalten. Die Ausnutzung der Triebkräfte des Wassers für die Zwecke der Industrie ist zwar zur Zeit noch von nicht allzu großer Bedeutung, doch dürfte sich dies schon in dem nächsten Jahrzehnt ändern, nachdem jetzt die Möglichkeit nachgewiesen worden ist, die Wasserkräfte aus dem Gebirge durch elektrische Uebertragung auf größere Entfernung hin nutzbar zu machen. Es ist ferner für die Industrie von Bedeutung, daß die Ableitung der Schmutzwässer nicht in einer Weise geregelt wird, die die gewerblichen Betriebe allzu sehr belastet.

Wir halten uns nun schon deshalb verpflichtet, Ew. Excellenz in dieser Sache anzugehen, als es auch für unseren Handelskammerbezirk von hervorragender Wichtigkeit ist, welche Stellung das an der Spitze der Wasserbauverwaltung stehende Ministerium zu den uns berührenden wasserbaulichen Angelegenheiten nehmen wird. Die Anlage eines Holzhafens, die Schiffbarmachung der Drewenz, die Erweiterung des Bromberger Kanals, die Neke- regulirung, alle diese Projekte, deren Ausführung zur wirtschaftlichen Hebung unseres Bezirks Bedeutendes leisten würden, harren noch der Lösung.

Wir verkennen ja nun keineswegs, daß auch die Landwirthschaft an dem Wasserbauwesen erheblich interessirt ist, jedoch fallen diesen Interessen gegenüber die von Handel und Industrie schon jetzt entschieden mehr ins Gewicht, und dieses Verhältniß wird sich bei dem weiteren, von Allerhöchster Stelle geförderten Ausbau unseres Kanalsystems immer mehr zu Ungunsten der Landwirthschaft verschieben. So freudig es daher auch zu begrüßen ist, wenn die jetzt vier verschiedenen Ministerien unterstellten Wasserbauangelegen-

heiten in einer Hand vereinigt werden sollen, wodurch die wünschenswerthe Einheitlichkeit der Verwaltung garantirt wird, so müssen wir doch dagegen Widerspruch erheben, daß gerade das landwirthschaftliche Ministerium als die geeignete Zentralinstanz betrachtet wird. Ein Ministerium, dem die Wahrung bestimmter, hier landwirthschaftlicher, Interessen übertragen ist, das ferner als Verwalter von Domänen und Forsten direkt Partei ist, kann sich bei den im Wasserbauwesen häufig nöthig werdenden Entscheidungen über widerstreitende Interessen unmöglich parteilos fühlen; vor allen Dingen wird es nie als parteilos angesehen werden, weshalb man seinen Entscheidungen stets mit — berechtigtem oder unberechtigtem — Mißtrauen begegnen wird. Es liegt u. E. auch in dem wohlverstandenen Interesse des landwirthschaftlichen Ministeriums, daß ihm die Angelegenheiten des Wasserbaues nicht übertragen werden, da es sonst leicht bei Entscheidungen, die gegen das Interesse der Landwirthschaft ausfallen, das Vertrauen der landwirthschaftlichen Kreise verlieren könnte.

Gegen die Zutheilung an das Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten spricht aber weiterhin der Umstand, daß gegen den Ausbau unserer Wasserstraßen gerade von Seiten der Landwirthe eine lebhaftere Agitation entwickelt wird, die entschieden bei dem landwirthschaftlichen Ministerium leichter als bei einem neutralen sich Gehör verschaffen könnte. Man sollte überhaupt selbst den Schein einer einseitigen Begünstigung zwischen Erwerbsskreisen vermeiden, zumal schon jetzt vielfach über Bevorzugung der Landwirthschaft Klage geführt wird. Wir beanspruchen daher auch nicht, daß die Angelegenheiten des Wasserbaues dem Ministerium für Handel und Gewerbe übertragen werden, sondern möchten vielmehr befürworten, daß hierfür ein neutrales Ministerium ins Auge gefaßt wird. Es käme hier zunächst das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Betracht, doch darf wohl angenommen werden, daß dieses bereits zu stark überlastet ist; wir schließen uns daher der auch von anderer Seite ausgesprochenen Ansicht an, wonach die Schaffung eines besonderen Ministeriums für das Wasserbauwesen als das Wünschenswertheste erscheint. Bei einer solchen Centralstelle wäre eine vollständig unparteiische Abwägung beim Vorhandensein widerstreitender Interessen möglich, auch könnte hierin keinesfalls eine Benachtheiligung der Landwirthschaft erblickt werden.

Wir wenden uns daher vertrauensvoll an Eure Excellenz als den berufenen Vertreter unserer Interessen und bitten ganz gehorsamst,

Eure Excellenz wollen bei der Neuordnung des Wasserbauwesens Ihren Einfluß zu Gunsten von Handel und Gewerbe hochgeneigtest geltend machen.

Handel und Industrie beanspruchen keine Vorrechte, doch können sie bei

ihrer heutigen Bedeutung für das gesammte Staatswesen erwarten, daß ihre Interessen nicht zu Gunsten eines anderen Berufsstandes zurückgesetzt werden.“

### **Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.**

Von den beiden Projekten eines Großschiffahrtsweges zwischen Berlin und Stettin kann für uns nur das in östlicher Linienführung mit einem Seitenkanale Alt Friedland—Küsttrin in Frage kommen, weshalb wir auch verschiedentlich Veranlassung genommen haben, uns zu Gunsten dieser Trace auszusprechen, zuletzt in der nachstehenden an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gerichteten Eingabe:

„Als der Plan einer besseren Wasserverbindung zwischen Berlin und Stettin auftauchte, fand er in den Ostprovinzen zunächst wenig Beachtung, da bei der projektirten Trace ein Nutzen für den Osten nicht zu erwarten war. Erst durch das Gegenprojekt, wonach die Wasserverbindung zwischen den beiden Städten in östlicher Linienführung mit einem Seitenkanal von Alt-Friedland nach Küsttrin hergestellt werden sollte, wurde das Interesse unserer Gegend an dieser Wasserstraße wachgerufen. Hier war der Vortheil, den diese Linie allein schon durch eine bessere Verbindung des Ostens mit dem konsumkräftigen Berlin gewähren würde, sofort klar; ja, im Hinblick auf die Projekte des Mittelland- und des Teltower Kanals konnte für den Osten der Monarchie nur die östliche Trace in Frage kommen. In einer von uns zur Besprechung dieser Angelegenheit am 27. Juni v. Js. einberufenen Versammlung wurde deshalb auch die nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die auf Veranlassung der Handelskammer zu Thorn am 27. Juni 1898 im Artushof tagende öffentliche Versammlung von Schiffahrtsweginteressenten beschäftigte sich mit dem Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.

Die Versammlung erblickt in der östlichen Linienführung diejenige Wasserstraße, welche allein dem Osten der Monarchie und auch den Interessen von Thorn und Umgebung Vortheile gewährt.

Die Vortheile bestehen in der gleichzeitig herzustellenden Anschlußlinie von Alt-Friedland nach Küsttrin zur Warthemündung, welche nur bei der östlichen Linienführung des Berlin-Stettiner Wasserweges möglich ist.

Diese Anschlußlinie gewährleistet eine gradlinige um ca. 63 km verkürzte Verbindung mit Berlin, unter Vermeidung der Oder, wodurch ein reger Schiffsverkehr erzeugt werden wird.

Außerdem ist diese Anschlußlinie im Verein mit dem Teltower und dem Plauen'schen Kanale eine Fortführung des Mittellandkanals zum Osten, welche dann dazu berufen ist, den Güteraustausch zwischen Weichsel, Oder, Elbe, Weser und Rhein auch im Binnenschiffahrtverkehr herbeizuführen.

Die Hilfe, welche der östlichen Landwirthschaft durch besseren Absatz

ihrer Produkte und in besonderer Weise dem 700 □km großen Oberbruch durch Entwässerung gewährt werden kann, erweckt die Sympathie der Versammlung.

Dieselbe ersucht daher die königliche Staatsregierung um Ausführung der östlichen Wasserstraße Berlin—Stettin mit Anschluß zur Warthemündung, wodurch die Interessen von Berlin und Stettin in keiner Weise geschädigt werden, während andererseits Landwirthschaft, Industrie, Handel und Schifffahrt ganzer östlicher Provinzen an den Segnungen dieses Werkes theilnehmen würden.“

Die Ostlinie als nothwendiges Bindeglied zwischen dem Mittellandkanal und den östlichen Wasserstraßen würde einen höchst segensreichen und belebenden Einfluß auf unsere Binnenschifffahrt und auf den Güteraustausch mit dem Westen ausüben und auch zur Erhöhung der Rentabilität des ersteren beitragen. Freilich müßte dann aber auch dafür gesorgt werden, daß von und nach der Weichsel größere Schiffsgefäße mit einer Tragsfähigkeit von 600 Tonnen verkehren könnten. Zu diesem Zwecke wäre vor allem eine Vertiefung der Neße und die Verbreiterung des Bromberger Kanals, der jetzt nur den Finowmaßkähnen den Durchgang gestattet, ins Auge zu fassen. Während das Westprojekt des Berlin—Stettiner Großschifffahrtswegs nur für diese beiden Städte von Bedeutung sein würde, würde die Ostlinie neben der Vermittlung dieses Verkehrs unserer gesammten Binnenschifffahrt zum Vortheil gereichen. Etwaige Mehrkosten dieser Linie können daher auch nicht gegen ihre Ausführung geltend gemacht werden.

Wenn man darauf hinweisen wollte, daß doch auch die Westlinie, ebenso wie der jetzige Finowkanal den Binnenschifffahrtsverkehr zwischen dem künftigen Mittellandkanal und den östlichen Wasserstraßen vermitteln würde, so ist doch leicht zu ersehen, daß ein Umweg von ca. 60 km auf einer mit vielen Schleusen versehenen Fahrstraße ein ganz erhebliches Hinderniß für den Verkehr bilden würde, wie dies ja auch jetzt die geringe Zahl der von der Weichsel nach Berlin und darüber hinaus durch den Finowkanal schwimmenden Schiffe beweist. Hierzu kommt noch, daß die Ostlinie den bequemen Verkehr mit dem Osten Berlins herstellen würde, der namentlich für unseren Spiritusversandt von Wichtigkeit ist, da die Spirituslager Berlins sich vornehmlich im Osten der Stadt befinden.

Als Hauptversandartikel, die auf der fast schnurgeraden Wasserstraße zwischen der Weichsel und dem Rheine verfrachtet werden würden, sind zu nennen: Getreide und Mehl, Zucker, Kartoffeln, Spiritus und Holz: also lauter Produkte, deren erhöhter Absatz unserer Land- und Forstwirthschaft zu Gute kommen würde. Seit Aufhebung der Staffeltarife für Getreide klagen Landwirth und Getreidehändler unserer Gegend über die Schwierigkeit des

Absatzes ihrer Produkte; auch wir haben ja schon verschiedentlich Gelegenheit genommen, Ew. Excellenz um Wiedereinführung dieser Tarife oder wenigstens um Frachtermäßigung von Getreide zu bitten. Hier würde die Kanallinie die dringend erwünschte Abhilfe schaffen, wie dies ja auch in dem von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft erstatteten Gutachten hervorgehoben wird. Damit würde auch der wirthschaftliche Widerspruch beseitigt werden, daß der Osten unseres Vaterlandes wegen der ungünstigen Frachtverhältnisse Getreide nach dem Auslande versenden muß, während der Westen noch bedeutend größere Mengen Getreides zur Befriedigung seines Konsums importirt. Neben dem aus den ost- und westpreussischen Forsten stammenden Holze würde allerdings auch der Versandt des eingeführten russischen und galizischen Holzes nach Mittel- und Westdeutschland erleichtert werden, doch bildet dies für unsere deutsche Forstwirthschaft keinen Nachtheil, da wir nicht im Stande sind, unseren Bedarf durch einheimisches Holz genügend zu decken. Der erleichterte Bezug von Schwellen und Grubenhölzern würde unseren Eisenbahnen und unseren Bergwerken das erforderliche Material verbilligen. Bei der Möglichkeit der Verfrachtung von geschnittenem Holze in größeren Schiffsgefäßen würde sich aber in unserer Gegend bald eine umfangreiche Holzindustrie entwickeln und damit eine Hebung des industriearmen Ostens, die ja auch von der hohen Staatsregierung in dankenswerther Weise angestrebt wird, bewirkt werden.

Als Massenartikel, die auf dem Binnenschiffahrtswege von dem Osten bezogen werden würden, kommen wohl hauptsächlich Düngemittel und Eisenwaaren in Betracht. Zwischen Berlin und den Weichselstädten würde sich wohl auch bald ein regelmäßiger Dampfer- und Schleppverkehr anbahnen.

Wir möchten uns schließlich noch gestatten, darauf hinzuweisen, daß eine Stellungnahme der Regierung zu Gunsten der Westlinie leicht dazu führen könnte, das Projekt des Mittellandkanals zu gefährden, da hierdurch die Zahl der Kanalgegner im Landtage vermehrt werden könnte, denn es würde dann schwerer sein, einen erheblichen Vortheil des Mittellandkanals für den Osten der Monarchie festzustellen.

Wir können nach allem Ew. Excellenz nur den dringenden Wunsch gehorsamst unterbreiten, hochgeneigtest für die Durchführung der sogenannten Ostlinie des Großschiffahrtswegs Berlin—Stettin eintreten zu wollen, da nur dann die Herstellung eines einheitlichen Kanalnetzes gewährleistet werden kann.“

#### **Holzhausen.**

Wir schrieben in unserem letzten Berichte, daß wir nun, nachdem die landespolizeiliche Genehmigung zum Bau eines Holzhafens erteilt worden sei, mit allen Kräften auf eine baldige Finanzierung hinwirken würden. Wir

haben deshalb zunächst eine Denkschrift ausgearbeitet, um unserm Plane die weiteste Verbreitung geben zu können, und hierin u. A. Nachstehendes ausgeführt:

„Der Bau eines Holzhafens würde für alle Trasten, die Thorn passieren, die Gefahren, die ihnen bei kürzerem oder längerem Aufenthalte hier drohen, beseitigen; den Hauptvortheil hätten aber natürlich diejenigen Hölzer, die unverkauft hier ankommen und jetzt entweder unterhalb der Stadt Thorn oder bei Schulitz festlegen müssen, wo sie oft Monate lang allen Gefahren des wechselnden Wasserstandes ausgesetzt sind. Wie wir aber oben gesehen haben, ist auch eine Reihe von verkauften Trasten, die nach Bromberg oder darüber hinaus bestimmt sind, häufig gezwungen, wegen Ueberfüllung des Brahnauer Hafens wochenlang auf der offenen Weichsel liegen zu bleiben. Diese könnten später im Thorer Hafen ruhig abwarten, bis die Möglichkeit ihrer Einschleusung in den Brahnauer Hafen gegeben wäre. Von großem Vortheil würde aber der Hafen für die erst im Spätherbste anlangenden und für die bis zum Eintritt des Eisgangs nicht verkauften Trasten sein, da ihnen alsdann hier ein sicheres Winterlager geboten wäre, während jetzt die Eigenthümer solcher Hölzer gezwungen sind, sie vor Eintritt des Eisganges zu jedem Preise loszuschlagen. Die Besitzer dieser Hölzer würden dann im nächsten Frühjahr die ersten auf dem Holzmarkte sein und fast mit Sicherheit auf lohnende Preise rechnen können. Auch im Sommer könnten die Holzimporteure bei sinkenden oder unlohnenden Preisen den Hafen angehen und hier bessere Konjunkturen abwarten, während sie jetzt des großen Risikos wegen das Holz so bald wie möglich verkaufen müssen.

Die Lagerung der Flöße in einem Holzhafen würde ferner dazu beitragen, vielen Streitigkeiten unter den Lieferanten und Empfängern vorzubeugen oder sie rascher zu beendigen. Es ist jetzt nicht selten, daß Zwistigkeiten entstehen, da sich oft die als gesund gekauften Hölzer als schwammig oder sonstwie verdorben erweisen, sobald sie zur Bearbeitung an das Land gezogen werden. Ein Holzhafen würde hierin gründlich Wandel schaffen, denn die Verbände der Trasten könnten im Hafen gelöst und die einzelnen Hölzer genau untersucht und taxirt werden. Sodann würde man die Hölzer sortiren und die gleichen Qualitäten zu neuen Flößen vereinigen können, wodurch die Verwerthungsmöglichkeit des Holzes bedeutend gesteigert werden würde. Thorn würde dann zum Mittelpunkt des ostdeutschen Holzhandels werden, weil hier das Holz stets in gewünschten Qualitäten und Mengen zur Verfügung stände.

Ein weiterer Vortheil des Hafens für den Holzhandel würde aber die Möglichkeit der Lombardirung der hier lagernden Hölzer sein. Käme hierzu noch die Genehmigung zur Errichtung eines Holztransitlagers, so würden

dem Holzhandel in der Thorner Hafenanlage alle wünschenswerthen Erleichterungen zur Verfügung stehen, und ein erheblicher Aufschwung wäre sicher zu erwarten, der auch befruchtend auf andere Gebiete der wirtschaftlichen Thätigkeit in unserem Bezirke wirken würde.

Zunächst wäre hierfür die Holzindustrie, speziell die Sägemüllerei zu nennen, deren Bedeutung am Orte bis jetzt noch gering ist. Sie arbeitet in der Hauptsache für den Bedarf von Thorn und der nächsten Umgebung und verbraucht von den hier ankommenden Hölzern vielleicht 60—70 Traften jährlich. Die meisten Sägemühlen liegen ziemlich weit ab vom Wasser, auch mangelt ihnen der Bahnanschluß; ferner trägt das Fehlen geeigneter Auswaschplätze dazu bei, daß sich bisher die Thorner Holzindustrie nicht in der wünschenswerthen Weise entwickeln konnte. Hier würde ohne allen Zweifel der Holzhafen eine bedeutsame Wendung herbeiführen, und gerade auf diese Wirkung, eine umfangreiche Holzindustrie in unserem industriearmen Osten ins Leben zu rufen, möchten wir das Hauptgewicht legen.

In dem Projekte zum Bau eines Holzhafens sind genügende Plätze zur Anlegung von Sägemühlen und anderen holzindustriellen Etablissements vorgesehen, ebenso wird für geeignete Auswaschplätze gesorgt werden. Da die zu verarbeitenden Hölzer bis zum Gebrauch im Wasser liegen bleiben könnten, so wären sie vor dem Blauwerden geschützt, ein Vortheil, der nicht unterschätzt werden darf. Die Lage dieser Betriebe wäre dann in jeder Hinsicht vorzüglich. Sie könnten, da Thorn der erste Markt für die über Schillno eingehenden Traften ist, sich die am besten geeigneten Hölzer, nachdem sie sie auf ihre Qualität geprüft hätten, aussuchen und die geschnittenen oder sonstwie bearbeiteten Hölzer entweder auf dem Wasserwege oder auf der ebenso bequem liegenden Bahn versenden, wobei als selbstverständlich vorausgesetzt wird, daß bis dahin die Uferbahn bis zum Holzhafen weitergeführt sein wird. Die Thorner Holzindustrie würde dann natürlich einen ganz erheblichen Bruchtheil des eingehenden Holzes konsumiren und umfangreiche Lagerflächen des Hafens für das zu verarbeitende Holz in Anspruch nehmen müssen. Da während des ganzen Jahres stets große Mengen unverkauften Holzes im Hafen liegen würden, so wären die Schneidemühlen auch nach Schluß der Schifffahrt im Stande, bei eintretendem Bedarf das nöthige Rohmaterial diesem Vorrathe zu entnehmen und etwaige Aufträge sofort zur Ausföhrung zu bringen.

Indirekt käme der Hafen auch der Schifffahrt zu Gute, da diese jetzt häufig namentlich durch die unterhalb der Stadt Thorn liegenden Traften, die oft nur Raum für einen Kahn offen lassen, behindert wird. Auch die Gefahr, daß Schiffe durch losgerissene Traften beschädigt werden, wäre dann vermindert.

Es bleibt uns schließlich noch übrig darauf hinzuweisen, daß auch der Staat ein hervorragendes Interesse an dem Bau des Holzhafens hat. Es könnten z. B. bei der Gefahr der Einschleppung von Seuchen, namentlich der Cholera, die Flößereimannschaften bezüglich ihres Gesundheitszustandes in dem Hafen bequem überwacht und die angeordneten Desinfektionsmaßregeln leicht vorgenommen werden.

Daß der Hafen für die Zwecke der Stromregulirung nur förderlich sein wird, ist uns in einem Schreiben des Chefs der Weichsel-Strombauverwaltung Seiner Excellenz des Herrn Oberpräsidenten Dr. von Gofler bestätigt worden, worin hervorgehoben wird, daß die Hafenanlage im Strombau fiskalischen Interesse als erwünscht bezeichnet werden müsse. Thatsächlich würden auch die Gefahren der Eisstauung durch den Hafendamm, der zur Vertiefung des Flußbettes und zur Beschleunigung der Strömung beitragen wird, vermindert und damit die Zwecke der Stromregulirung durch Festlegung des Hochwasserprofils gefördert werden.

Da durch die jetzt an den Ufern festlegenden Trasten namentlich bei steigendem Wasser die Bühnen häufig beschädigt werden, so hat der Strombau fiskus ein Interesse daran, daß dieses Umherliegen der Hölzer auf dem Strome verboten wird, was jedoch erst nach Fertigstellung des Holzhafens durchführbar ist.

Von der Zollverwaltung würde die Errichtung eines Holzhafens sicher freudig begrüßt werden, da er die Möglichkeit zu mannigfachen Erleichterungen bei der Verzollung böte. So wird es jetzt von der hiesigen Zollbehörde als Uebelstand empfunden, daß auf dem Zollrevisionsfelde fast ständig verzollte und unverzollte Trasten zusammenliegen und so den Ueberblick erschweren. Heute würde es eine Härte sein, wenn jede abgefertigte Trast sofort abschwimmen müßte, auch wenn das Holz noch nicht verkauft ist und daher der Bestimmungsort noch nicht feststeht. Sobald jedoch ein Holzhafen vorhanden sein wird, können die unverkauften Trasten, die zollamtlich abgefertigt sind, dorthin verbracht und nöthigenfalls auf Transitlager genommen werden. Es wird dann überhaupt in Erwägung gezogen werden müssen, ob man nicht alle Trasten, die bei ihrer Ankunft in Thorn noch keinen Bestimmungsort haben, in den Hafen nehmen und dort verzollen soll.

Für die Festung Thorn wird es sicher auch von Bedeutung sein, wenn sich in der Nähe stets ein gewisser Vorrath an Bau- und Nutzholz befindet.

Der Holzhafen wird sonach dem Holzhandel Sicherheit und Bewegungsfreiheit gewährleisten, er wird eine leistungsfähige Holzindustrie ins Leben rufen, die Sicherheit für die Schifffahrt vermehren, die Zwecke der Stromregulirung befördern und auch für die Allgemeinheit mannigfache Vortheile bringen.

Die Auffindung eines für den Hafen geeigneten Geländes erwies sich schwerer, als man Anfangs angenommen hatte. Eines Theils setzten die Rayonverhältnisse der Festung andererseits die Grunderwerbskosten oder die ungenügende Flächengröße, endlich auch die Unmöglichkeit, das Hochwasserprofil des Stromes mehr als zulässig einzuschränken, für die Wahl eines solchen enge Grenzen.

Nach vergeblichen Bemühungen das Gelände bei Okroczyn am rechten Stromufer unterhalb Thorn für diesen Zweck zu benutzen, blieb nur noch das Gelände hinter der sogenannten Korzeniec-Kämpfe übrig, welches zwar von der Stadt weiter abgelegen ist, aber allen übrigen Forderungen bezüglich der Größe und der Möglichkeit, den Hafendeich ohne Einschränkung des Hochwasserprofils zu schütten und namentlich auch bezüglich einer gesicherten und bequemen Einbringung der Traften genügt.

Der Holzhafen soll auf dem Gelände der Alt-Thorner Kämpfe und des Wiesenburger Außendeichs in dem tiefer gelegenen Kämpentheile hinter der am rechten Weichselufer belegenen Korzeniec-Kämpfe zwischen dieser und dem Hochwasserdeiche der Stadtniederung angelegt und gegen das seitliche Einströmen des Hochwassers durch einen starken Deich geschützt werden, dessen Böschung beiderseits dreifache Anlage erhalten, um eine eventuelle Benutzung dieser Flächen zum Heraufwinden und Herunterlassen von Hölzern zu ermöglichen. Der hochwasserfreie Anschluß dieses Deiches erfolgt oberhalb der Wiesenburger Ziegelei bei dem Heyse'schen Gute auf der Okroczyner Kämpfe. Die nördliche Begrenzung des Hafens wird durch den Thorner Niederungsdeich gebildet, während die 85 m breite Einfahrt zum Hafen im südwestlichen Theile derselben dicht oberhalb der stromfiskalischen Alt-Thorner Strommeisterei liegt. Um dem Holzhandel einen möglichst großen Raum zur Unterbringung der Traften zu bieten, ist auch die gesammte Fläche der Alt-Thorner Kämpfe und des Wiesenburger Außendeiches hinter der Korzeniec-Kämpfe für die geplante Anlage in Anspruch genommen worden, so daß das Hafengebiet eine Größe von 182 ha besitzt, die sich auf die einzelnen Anlagen wie folgt vertheilen:

a. nutzbare Hafensfläche in Höhe des mittleren Wasserstandes von 1,12 m am Thorner Pegel . . . . .	105 ha
b. Holzlagerfreie Verkehrsstraßen . . . . .	13 "
c. Hafeneinfahrt . . . . .	5 "
d. Holzauswaschplätze . . . . .	10 "
e. für industrielle Anlagen reservirte Flächen . . . . .	14 "
f. Hafendeich, Böschungen, Zufuhrwege zc. . . . .	35 "
zusammen wie oben	182 ha

Da die auf der Weichsel verkehrenden Flöße ganz außerordentlich verschiedene Längen und Breiten besitzen, so ist eine Angabe darüber, wieviel Flöße in dem Hafen gleichzeitig Platz finden können, zutreffend kaum zu machen. Im Allgemeinen dürfte eine mittlere Größe von 2500 bis 3500 qm am häufigsten vorkommen. Nimmt man eine durchschnittliche Flächengröße einer Traft von 3000 qm an, so würden danach gleichzeitig im Hafen 350 Traften Platz finden können. Da die Böschungen des Hafensbassins und der Hafeneinfahrt theils mit drei- und theils mit zehnfacher Anlage vorgesehen sind, würde bei eintretendem Hochwasser noch einer Anzahl von 50 bis 100 Traften über die vorhin angegebene Zahl hinaus Schutz gewährt werden können. Vergleichsweise möge hier angeführt werden, daß der Binnenhafen der Brahmünder Anlage nebst Brahe und Außenhafen zusammengenommen im Falle der Noth, wobei nur eine 15 m breite Verkehrsstraße bleibt, nur 82 ha Fläche bietet, während hier im gleichen Falle nach Abzug der freizulassenden Verkehrsstraße ca. 130 ha zur Verfügung stehen würden.

Die Tiefe des Hafens ist so bemessen, daß für den Transport der Traften bei niedrigstem Wasserstande von 0,6 am Thorner Pegel noch eine Wassertiefe von 0,50 m verbleibt, die Hafensohle demnach 1,10 m unter Null am Thorner Pegel liegt. Die Sohle des alten, längs des Hafendeichs hinführenden Stromarmes, der gegenwärtig zur Verlandung bestimmt und daher mittelst dreier Durchlagen durchbaut wurde, ist in einer Breite von 40 m und einer Tiefe von 1,6 m unter Null am Pegel auszubaggern, um etwaigen Schleppdampfern den erforderlichen Tiefgang zu gewähren. Die Wasserfläche des Hafens selbst soll durch Haltepfähle, die den höchsten Wasserstand überragen, in eine Anzahl von Feldern getheilt werden. Die östliche und ein Theil der nördlichen Böschung des Hafensbassins sind mit zehnfacher Anlage angelegt und zum Auswaschen von Hölzern vorgesehen. Das angrenzende Gelände soll auf eine Höhe von 6,8 m am Thorner Pegel erhöht und zu Lagerplätzen benutzt werden. Hinter den östlichen Lagerplätzen ist das Gelände bis zum Anschluß des Hafendeichs bei Okroczyn bis 1 m unter Deichkrone zu erhöhen, um erstens überflüssige Bodenmassen entsprechend unterzubringen und zweitens Plätze für industrielle Anlagen zu schaffen. Die gesammte Länge des Hafens vom oberen Beginn bis zum Ende der Hafeneinfahrt beträgt 3100 m und seine größte Breite 640 m.

Der Hafendeich, dessen Lage zum Strome auf 1100 m Entfernung von dem am linken Weichselufer gelegenen Nessauer Niederungsdeich angenommen wurde, ist nur in seinem stromauf gelegenen Theile einem geringen Wasserdrucke ausgesetzt, welcher bis zum Deichkopfe am Hafeneingang allmählig mit dem Gefälle des Stromes abnimmt und schließlich aufhört; er ist lediglich mit Rücksicht auf eine etwaige wirtschaftliche Benutzung seiner Böschungen

und Krone mit einer Breite der letzteren von 0,60 m und Böschungen von 1 : 3 angelegt; außerdem wird gleichzeitig der Zweck damit verbunden, in dichter Nähe der auszubaggernden Flächen eine größere Menge des Baggerbodens unterzubringen und wegen dessen vielleicht weniger guten Beschaffenheit dem Deiche etwas stärkere Abmessungen zu geben. Die Krone des Deiches erhält dieselbe Höhe wie sie der Niederungsdeich hat, nämlich + 8,79 am Thorner Pegel. Die Böschungen des Deiches und die über dem gewöhnlichen Wasserspiegel des Hafens liegenden Böschungen sollen zum Schutze gegen die Beschädigung durch Wellenschlag berast bzw. eingesät werden.

Der allmählig bis auf Geländehöhe (ca. 3,6 m am Thorner Pegel) abfallende Hafenkopf ist gegen Eisgang, Hochwasser und Wellenschlag beiderseits mit 0,4 m starken, auf 20 cm dicker Grandschicht ruhendem Pflaster aus gesprengten Feldsteinen gedeckt; die Fugen sollen gegen Auspülung des Bettungsmaterials bei Wellenschlag mit Cementmörtel vergossen werden, wodurch einer Versackung des Pflasters vorgebeugt wird.

Die Deichkrone sowie die Banketts sollen derart durch Lehm und Kies, den man gelegentlich der Baggerung zu finden hofft, gedeckt und befestigt werden, daß beide als Wege für den Hafen- und Holzverkehr benutzt werden können. Im übrigen sind die gefährdetsten Stellen der Hafen- und der Hafendeichböschung durch stückartige Packwerkslagen und Steindeckung soweit gesichert, daß eine nachtheilige Rutschung des Böschungsfußes nicht zu befürchten ist.

Für den Hafenmeister ist ein Wohngebäude am Anfang des Hafens in der Nähe der Wiesenburger Ziegelei gedacht. Der für die erwähnten Baulichkeiten in Aussicht genommene Flächentheil des Hafengeländes soll zuvor durch die gewonnene Baggererde auf angemessene und gleichzeitig hochwasserfreie Höhe gebracht werden. Von hier aus dürfte sich dann auch am leichtesten der Anschlußverkehr für den Eisenbahnbetrieb bewerkstelligen lassen.

In der Nähe des unteren Endes des Hafens ist am rechten Ufer, um die leichte Verbindung mit der Landstraße und dem Hafenamte zu behalten, die Anlage eines Aufsehergebäudes geplant; dem Aufseher wird es obliegen, die ersten Meldungen der in den Hafen kommenden Trasten, deren Einweisung in die Abtheilungen zu bewirken und die erforderliche Aufsicht auszuüben.

Die für die Anlage erforderlichen baulichen Ausführungen werden bei regem Betriebe 4 Jahre in Anspruch nehmen, wobei technische Schwierigkeiten erheblicher Art nicht zu erwarten sein dürften.

Der Kostenanschlag enthält folgende Positionen:

Tit.	I. Grunderwerb zc. . . . .	408 968 Mk.
"	II. Erd- und Rodungsarbeiten . . . . .	4 091 114 "
"	III. Ufer- und Böschungsarbeiten . . . . .	205 134 "

Tit. IV. Verwaltungs- und Wohngebäude . . . . .	50000 Mk.
„ V. Haltepfähle, Grenzsteine zc. . . . .	6230 „
„ VI. Vorarbeiten, Bauleitung zc. . . . .	288554 „
„ VII. Bauzinsen . . . . .	376500 „
	Gesammtkosten 5426500 Mk.

In die Kostenberechnung sind die sämtlichen Ausgaben aufgenommen worden, die erforderlich werden, wenn die Hafenanlage in ihrer vollen Ausdehnung zur Ausführung gebracht wird. Die hierbei eingeführten Einheitsätze sind so bemessen, daß eine Ueberschreitung bei normalen Zeitverhältnissen ausgeschlossen erscheint, daß aber bei regem Betriebe und besonders günstigen Verhältnissen Ersparnisse erhofft werden dürften, wenn leistungsfähige und tüchtige Bauunternehmer die eintretenden vorteilhaften Wasserstände stets günstig ausnützen. Sollte es bei solchem Betriebe sich ermöglichen lassen, den geplanten Bau statt in 4 Jahren schon in 3 beenden zu können, so würde allein schon an Baugeldzinsen eine ganz erhebliche Summe erspart werden können.

Es wird sich empfehlen, einen allmählichen Ausbau des Hafens vorzunehmen, für welchen zunächst nur die gesammten Grunderwerbs- und Sicherungskosten für den Deich und dessen Befestigung aufzubringen sein würden; es würde dann der alte Stromarm für die Schleppdampfer in der veranschlagten Form, an diesem entlang nach Bedarf ein zuvörderst schmaleres Hafenbecken auszubaggern und somit abzuwarten sein, ob die Verkehrsverhältnisse und Einnahmen eine allmähliche Vergrößerung wünschenswert erscheinen lassen.

Nimmt man eine durchschnittliche Tragtengröße von 3000 qm an, so würde einschließlich der freibleibenden Verkehrsstraßen bei 200 unterzubringenden Trakten nur etwa 70 ha Rämpeiland auszubaggern sein, was bei einer durchschnittlichen Abtragshöhe von 5,0 m 3500000 cbm Baggerung und zwar zu je 70 Pfennig 2450000 Mark Kosten verursachen würde. Es würden somit bei Tit. II. anstatt der Ausgabesumme von rund 4091000 Mark nur eine solche von rund 2450000 Mark nötig werden und sich der Anschlag dadurch auf etwa 3500000 Mark ermäßigen. Da sich aber sicher annehmen läßt, daß auch noch Ersparungen gemacht werden können, so wird voraussichtlich ein leistungsfähiger Unternehmer den theilweisen Ausbau des Hafens für 3000000 Mark ausführen können.

Leider ist uns die landespolizeiliche Erlaubniß zum Bau des Hafens nur unter folgenden, schweren Bedingungen erteilt worden:

„1. Der Unternehmer des Holzhasenbaues bei Thorn ist verpflichtet, auf Verlangen der Deichaufsichtsbehörde den Weichselstromdeich der Neßauer Niederung bis km 26,25 der Weichselstromkarte in den Abmessungen und

Formen des bereits ausgeführten Neffauer Deiches auf seine Kosten weiterzuführen.

2. Da durch die beabsichtigte Einschränkung des Hochwasserprofils die Gefährdung der Korzeniec-Kämpfe bei Hochwasser und Eisgang voraussichtlich erheblich gesteigert werden wird, kann das Belassen der dort befindlichen Wohnstätten nicht gestattet werden. Der Unternehmer hat daher vor Beginn des Hasenbaues für die Beseitigung dieser Wohnstätten zu sorgen und neben dem Ersatz für etwaige Wirthschafterschwernisse die Eigenthümer der auf der Korzeniec-Kämpfe belegenen Ländereien, welche in Folge des Hasenbaues einem stärkeren Stromangriffe ausgesetzt werden, entsprechend zu entschädigen.“

Nun ist u. E. die Fortführung des Neffauer Niederungsdeiches nur eine Frage der Zeit, da er in seiner jetzigen Ausdehnung seine Aufgabe doch nicht ganz erfüllt und Theile der Niederung dem Hochwasser weiterhin ausgesetzt bleiben. Wir halten es daher für eine Aufgabe der Neffauer Deichbauengesellschaft, für die Weiterführung des Deiches zu sorgen. Für die Bewohner der Korzeniec-Kämpfe besteht die Gefahr, daß bei Hochwasser oder Eisgang ihre Gebäude weggerissen werden, schon lange. Diese Gefahr ist durch die Stromregulirung und den Bau des Neffauer Niederungsdeiches erheblich gesteigert worden, sodaß, wenn wir recht unterrichtet sind, die Königliche Regierung bereits den Gedanken erwogen hat, die Bewohner an einer ungefährdeten Stelle anzusiedeln. Es wäre daher ungerecht, für die Gefährdung der Kämpenbewohner allein die Hasenbaugesellschaft verantwortlich zu machen.

Wir nehmen als sicher an, daß die erwähnten Bedingungen dem Hasenbauunternehmer erlassen werden, wir hoffen aber weiter, daß die Königliche Staatsregierung uns bei dem Bau des Holzhasens auch finanziell unterstützen wird, da u. E. das gesammte Kapital zum Hasenbau kaum aus Privatkreisen aufzubringen sein wird.

Bei der hervorragenden Bedeutung des Holzhasens sowohl für Handel und Industrie des Ostens, als auch für die Schifffahrt und Verbesserung der Stromverhältnisse würde es vielleicht das Beste sein, was auch am schnellsten zum Ziele führen würde, wenn der Staat den Bau des Holzhasens vollständig in die Hand nehmen würde. Eine mäßige, wenn nicht gar gute Verzinsung seines Kapitals wäre dem Staate gewiß, auch könnten die angewendeten Gelder in nicht zu langer Zeit amortisirt werden.

Falls Handel und Industrie im Osten gedeihen, hört auch der Abfluß deutscher Elemente nach dem Westen auf, ja es werden sicherlich unternehmungslustige deutsche Elemente aus dem Westen hierherziehen. Da die Königliche Staatsregierung sich jetzt in dankenswerther Weise um die Hebung des Deutschthums in den Ostprovinzen bemüht, für andere Städte auch schon

Manches gethan hat oder zu thun im Begriff ist, so ist es sicher ein Gebot der Gerechtigkeit, auch Thorn, das bisher vernachlässigt war, kräftig zu unterstützen und der alten Königin der Weichsel zu neuer Blüthe zu verhelfen. Daß Thorn und Umgebung im Kerne deutsch sind und fühlen, haben sie bei der letzten Reichstagswahl bewiesen, wo der Angriff der Polen durch die Einigkeit der Deutschen zurückgewiesen und die Vertretung des Kreises wieder einem Deutschen übertragen wurde. Wenn jetzt die Königliche Staatsregierung das Ihrige zur Stärkung des Deutschthums thut, so wird unser Wahlkreis den Polen für immer verloren gehen und das Polenthum überhaupt mehr und mehr zurückgedrängt werden.

Wir hoffen, daß diese Erwägungen die Königliche Regierung die, wie wir wissen, schon jetzt dem Projekte des Holzhafens sympathisch gegenübersteht, zu kräftigem Vorgehen zu Gunsten des Hafens bewegen werden, damit das segensreiche Werk so bald wie möglich in Angriff genommen werden kann.“

Diese Denkschrift haben wir mit folgendem Anschreiben im Oktober dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten eingereicht:

„Ew. Excellenz gestatten wir uns ganz gehorsamst, anliegend unsere Denkschrift über den Bau eines Holzhafens bei Thorn zu überreichen mit der Bitte, unserem Projekte ein hochgeneigtes Interesse entgegenbringen zu wollen. Welch großen Nutzen für Holzhandel und Holzindustrie sowie den gesammten Wohlstand unseres Bezirks ein solcher Hafen haben würde, glauben wir darin hinreichend nachgewiesen zu haben; leider ist aber unsere Hoffnung, die Gesamtkosten aus Privatkreisen aufzubringen, nur gering, da das Unternehmen wohl eine sichere und allmählig steigende, jedoch immer nur mäßige Verzinsung gewähren wird, sodaß in Kapitalistenkreisen wohl keine allzugroße Neigung zur Betheiligung vorhanden sein wird, falls nicht durch staatliche Zinsgarantie oder einen staatlichen Zuschuß, dessen Verzinsung erst in zweiter Linie gefordert werden würde, ein Anreiz dazu gegeben wird. Wenig wahrscheinlich ist es auch, daß die am meisten am Bau Interessirten, die Holzhändler und Holzindustriellen, das nöthige Geld aufbringen, da diese zum Theil aus Ausländern bestehen. Ein ausländischer Kaufmann aber, der seine Waaren über die verschiedensten Punkte, je nach der Konjunktur, versendet, wird überhaupt wenig geneigt sein, sein Kapital an einem dieser Orte festzulegen. Die größte Geneigtheit zur Betheiligung besteht in den Kreisen deutscher Holzimporteure, jedoch zweifeln wir stark, ob von ihnen die gesammten zum Bau nothwendigen Kosten hergegeben werden können. Wir würden es nach alledem für das Beste halten, wenn der Staat den gesammten Bau selbst in die Hand nehmen würde, was ohne großes Risiko geschehen kann, denn es ist u. E. sicher, daß das aufgewendete Kapital mindestens zu 3, wahrscheinlich sogar zu  $3\frac{1}{2}$ —4 % sich verzinsen wird, wobei noch durch

eine jährliche Amortisationsquote von 1 % das Kapital in etwas über 40 Jahren dem Staate wieder zufließen wird.

Ein genauer Nachweis der Rentabilität des Hafens ist natürlich nicht zu erbringen, doch läßt sich mit ziemlicher Sicherheit eine mäßige Verzinsung und Amortisation des Baukapitals berechnen. Unbedingte Voraussetzung ist dabei allerdings, daß die beiden dem zukünftigen Bauunternehmer auferlegten Bedingungen: Fortführung des Neßauer Niederungsdeiches und Ankauf der Außendeich-Ländereien auf der Korzeniec-Kämpfe, nachgelassen werden.

Da man wohl am besten den Hafen zunächst nur für 200 Traften ausbauen würde, so würde sich die Rechnung folgendermaßen gestalten:

Nach dem Kostenanschlage erfordert der theilweise Ausbau einen Kostenaufwand von 3 500 000 Mark. Die von uns befragten Sachverständigen sind jedoch der Meinung, wie dies ja auch im Kostenanschlag selbst zugegeben wird, daß die Ausgaben für die Erdarbeiten etwas zu hoch angesetzt sind; der Gesamtbetrag werde sich mit großer Wahrscheinlichkeit auf 3 000 000 Mk. ermäßigen lassen.

Bei einer Verzinsung von 4 % wäre dann aufzubringen:

a. für Verzinsung (4 %)	120 000 Mk.
b. für Amortisation (1 %)	30 000 "
c. für Betrieb und Unterhaltung	30 000 "

Insgesamt 180 000 Mk.

Ueber die voraussichtliche Benutzung des Hafens lassen sich genaue Zahlen freilich auch nicht angeben, doch läßt sich wenigstens eine gewisse Minimalbenutzung nachweisen.

Während des Sommers liegen jetzt ständig mindestens 50 Traften bei Thorn und ein gleiches Quantum bei Schulitz. Diese Hölzer werden künftig den Hafen sicherlich angehen. Gering gerechnet werden aber 50 Traften, die jetzt sofort weitergehen, den Hafen zwecks Abwartung besserer Konjunktur oder, falls sie nach Bromberg bestimmt sind, bis zur Möglichkeit des Einlaufens in den Brahnauer Hafen benutzen. Ferner würde aber eine ziemliche Anzahl Traften, die sich noch dazu von Jahr zu Jahr steigern würde, für die Schneidemühlen und anderen holzindustriellen Anlagen, die sicherlich bald an dem Hafen errichtet werden würden, in den Hafen gelegt werden. Auch im Winter würde der Hafen, wenn auch von einer kleineren Anzahl Traften, benutzt werden; so würden alle zu spät ankommenden und unverkauften Hölzer in den Hafen gehen, der noch dazu stets einen Vorrath für die Schneidemühlen bergen würde.

Es kann sonach als bestimmt angenommen werden, daß im Sommer ständig 150 Traften, im Winter vielleicht 50 Traften im Hafen lagern

würden. Ein wöchentliches Liegegeld von 30 Mk. für die Trakt würde entschieden nicht zu hoch sein und gerne bezahlt werden.

Die Bruttoeinnahme würde sonach betragen:

Im Sommer:

150 Trakten à 30 Mk. für 26 Wochen . . . . . 117000 Mk.

Im Winter:

50 Trakten à 30 Mk. für 26 Wochen . . . . . 39000 "

Aus den zu verpachtenden Grundstücken für Bau von Holz-  
industriellen Anlagen ist vielleicht zu erwarten . . . . . 24000 "

Insgesamt 180000 Mk.

Es ist sonach Aussicht vorhanden, daß der Hafen seine Kosten selbst aufbringt, doch ist natürlich nicht in jedem Jahre mit Sicherheit darauf zu rechnen. Unter solchen Umständen wäre die Gründung einer Aktiengesellschaft ohne irgend welche staatliche Beihilfe wohl ausgeschlossen, dagegen würde das Geld leicht zu beschaffen sein, wenn der Staat eine gewisse Zinsgarantie gewähren würde. Es ist jedoch nach verschiedenen Vorgängen anzunehmen, daß diese Form der Beihilfe nicht beliebt werden wird. Es käme sodann eine Unterstützung in Form eines Kapitalzuschusses in Frage, der vielleicht unter folgenden Bedingungen gegeben werden könnte: Der Staat giebt einen Zuschuß von einer Million Mark, während die beiden anderen Millionen durch die Hafenbaugesellschaft aufgebracht werden. Von den Einnahmen werden dann zunächst bestritten:

Betrieb und Unterhaltung . . . . . 30000 Mk.

Verzinsung von 2 Millionen Mark Aktienkapital (4 %) . . . 80000 "

1 % Amortisation von 2 Millionen Mark Aktienkapital . . . 20000 "

Insgesamt 130000 Mk.

Ergiebt sich ein Ueberschuß über diese Ausgaben, so werden davon zunächst bis höchstens 4 % (40 000 Mk.) für den staatlichen Kapitalzuschuß ausgeworfen, der Rest fällt zu zwei Dritteln den Aktionären, zu einem Drittel dem Staate zu. Nach vollendeter Amortisation des Aktienkapitals fällt der Hafen in das Eigenthum des preussischen Staates.

Wie wir jedoch schon oben ausführten, wäre es das Beste und Einfachste, wenn der Staat den ganzen Bau in die Hand nehmen würde.

Eine gewisse moralische Verpflichtung für den Staat, etwas zu dem Bau des Holzhafens beizutragen, läßt sich auch daraus herleiten, daß in Folge der Wechselregulirung die einigermaßen sicheren Holzlagerplätze auf der Wechsel immer mehr verschwunden sind. Ferner weisen wir auf die verschiedentlichen öffentlichen Interessen hin, die an den Bau des Hafens geknüpft sind: bessere Ueberwachung der Flößer bei Seuchengefahr, Fortfall der Schifffahrtshindernisse und Bühnenbeschädigungen, bequeme Verzollung, Regu-

lirung des Stromes durch den Hafendeich. Sodann ist doch auch in Betracht zu ziehen, daß durch den Aufschwung des Holzhandels und die Erstarkung der Holzindustrie die Steuerkraft unseres Bezirks erheblich gesteigert werden wird. Schließlich möchten wir nochmals betonen, welche ungemein günstigen Einfluß eine Handel und Industrie unserer Gegend derartig belebende thatkräftige Staatsunterstützung auf die Hebung des Deutschthums haben wird.

Wir bitten daher Ew. Excellenz ganz gehorsamst, unsere Vorschläge wohlwollend zu prüfen und entweder eine Staatsunterstützung in Höhe von mindestens 1 Million Mark zu befürworten, oder die Uebernahme des Hafenaubaus durch den preussischen Staat in die Wege zu leiten.

Abschrift dieser Eingabe und Exemplare der Denkschrift haben wir dem Herrn Finanzminister, dem Herrn Landwirtschaftsminister und dem Herrn Minister für Handel und Gewerbe überreicht."

Aus verschiedenen Audienzen, die unser Vorsitzender bei den Herren Ministern sowie beim Herrn Oberpräsidenten v. Götler gehabt hat, haben wir ersehen, daß für den Hafenaubau ein reges Interesse bei der Staatsregierung vorhanden ist, was sich auch darin zeigte, daß der Herr Regierungspräsident v. Horn Ende Januar eine Anzahl von Herren, die in größerem Umfange bei dem Holzhandel und der Holzverwerthung theilhaftig sind, zu einer Besprechung über den Thorer Holzhafen nach Marienwerder einlud. Hier wurde die Wichtigkeit, die diese Anlage für unseren Holzhandel und für die Holzbearbeitung haben würde, allgemein anerkannt. Der Herr Regierungspräsident empfahl zum Schluß den Interessenten, ein Konsortium zu bilden, damit der Regierung eine greifbare Persönlichkeit gegenüberstehe, mit der sie wegen Gewährung von Beihilfen in Unterhandlung treten könne. Dieses Konsortium, das auch die weitere Ausführung des Projektes und die Finanzierung betreiben soll, ist am 8. Mai hier gebildet worden.

### 3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.

#### Erweiterung des Ortsbestellbezirks Thorn.

Bewohner der Kulmer Vorstadt beklagten sich bei uns mit Recht darüber, daß sie für Aushändigung eines Telegrammes einen Botenlohn von 30 Pfennigen zu entrichten hätten, wodurch namentlich für Firmen mit größerem Depeschenverkehr namhafte Ausgaben erwüchsen. Da nun wenigstens ein Theil der Kulmer Vorstadt von dem Postamte I nicht weiter entfernt ist, als wie eine Reihe im Osten der Stadt gelegener, zum Bestellbezirk dieses Amtes gehöriger Wohnungen, da ferner auch die nach der Vorstadt führenden Wege keinen Grund zur Ausschließung geben konnten, so beantragten wir die Einbeziehung der Kulmer Vorstadt in den Bestellbezirk des Postamtes I. Es

ging uns darauf durch die Kaiserliche Ober-Postdirektion in Danzig der Bescheid zu, daß vom 1. Dezember 1898 ab die eigentliche Kulmer Vorstadt, umfassend die Hepner-, Kirchhof-, Graudenzer- und Grüzmühlenstraße und den Philosophenweg, in den Ortsbestellbezirk Thorn einbezogen werden würde. Die Einverleibung des übrigen Theiles dieser Vorstadt sei bei den in Betracht kommenden Entfernungen (bis zu 5 km) zur Zeit nicht angängig. Man werde jedoch die Angelegenheit dauernd im Auge behalten und zu gelegener Zeit darauf zurückkommen.

### **Postzeitungstarif.**

Nach dem vom Bundesrathe beschlossenen und dem Reichstage am 6. Februar 1899 vorgelegten Gesetzentwurf über einige Aenderungen von Bestimmungen über das Postwesen soll u. A. das Gesetz über das Posttagewesen dahin abgeändert werden, daß an die Stelle des § 10 die folgenden Vorschriften treten:

Die Zeitungsgebühr beträgt:

- a. 10 Pfennige für jede Bezugszeit ohne Rücksicht auf deren Dauer.
- b. 15 Pfennige jährlich für das wöchentlich einmalige oder seltenere Erscheinen sowie 15 Pfennige jährlich mehr für jede weitere Ausgabe in der Woche.
- c. 10 Pfennige für jedes Kilogramm des Jahresgewichts mindestens jedoch 40 Pfennige jährlich für jede Zeitung.

Die Vereinigung der östlichen Handelskammern beschäftigte sich in ihrer Sitzung vom 13. März mit diesem neuen Postzeitungstarife und beschloß, hiergegen eine Petition an den Reichstag zu richten, da der Tarif eine Schädigung der Zeitungsunternehmungen der kleineren und mittleren Städte sowie der Papierindustrie bedeute. Die Eingabe, der auch wir uns angeschlossen haben lautete:

„Auf Grund des seit 28 Jahren gültigen Postzeitungstarifs ist in Deutschland eine außerordentlich große Anzahl billiger Zeitungen entstanden, deren Herstellung nicht nur den Druckereien und den darin thätigen Angestellten und Arbeitern eine umfangreiche, lohnende Beschäftigung gewährt, sondern von deren Gedeihen wiederum der Geschäftsgang wichtiger anderer Industrien — Papierindustrie, Maschinenfabrikation für Druckereizwecke, Druckfarbenfabrikation — abhängig ist.

Ohne auf die Frage einzugehen, ob der jetzt gültige Postzeitungstarif angemessen ist oder nicht, muß betont werden, daß jede Abänderung desselben, insofern sie eine wesentliche Vertheuerung des Bezugs namentlich der billigen Zeitungen herbeiführt, deren Postdebit auf das Empfindlichste schmälern und damit das Weiterbestehen vieler dieser Zeitungen geradezu in Frage stellen muß.

Die an kleineren und mittleren Orten erscheinenden Zeitungen würden — da sie naturgemäß nur einen verhältnißmäßig geringen Absatz am Ort haben können — durch die Erhöhung des Postzeitungstarifs in sehr viel schwererer Weise getroffen werden als die Großstadtpresse mit ihrem starken Lokalabsatz.

Die Bestimmung des Art. 2, sub II des Entwurfs, wonach die Zeitungs Expedition durch expresse Boten dahin eingeschränkt wird, daß ein solcher Expresser nur von einem Absender abgeschickt sein, nur Gegenstände bis zum Gesamtgewicht von 5 kg befördern darf und während der Beförderung ein Wechsel in der Person des Boten nicht stattfinden soll, ist geeignet nicht nur weiterhin höchst nachtheilig auf den Zeitungsverfaßt einzuwirken, sie vernichtet auch das lebhaft entwickelte Gewerbe der privaten Zeitungs Expedition und schädigt das Publikum — namentlich auch das kaufmännische, dessen geschäftliche Interessen den raschesten Empfang der Handelsnachrichten der Zeitungen erheischen — da die Post die Zeitung nicht entfernt so rasch in die Hände des Abonnenten bringen kann, wie dies der gut geleiteten privaten Zeitungs Expedition möglich ist.

Da nicht angenommen werden kann, daß das große Publikum der durch die geplante Erhöhung des Postzeitungstarifs besonders hart betroffenen billigen Presse die Vertheuerung auf sich nehmen wird, die Verleger aber meistens gar nicht in der Lage sind, dieselbe ihrerseits zu tragen, so steht zu befürchten, daß die Erhöhung des Tarifs im Verein mit den anderweiten Erschwerungen zu einer weitgehenden Einschränkung unserer Presse, zur Vernichtung zahlreicher jetzt blühender Zeitungen — namentlich in den kleineren und mittleren Städten — führen wird.

Damit würden nicht nur die direkt betheiligten Zeitungsunternehmen, sondern auch die Papierindustrie, die Maschinenfabrikation, die für den Bedarf der Zeitungsdruckereien thätig ist und die Druckfarbenfabrikation aufs Schwerste geschädigt werden.

Schließlich müßte dies aber auch schädigend auf die eigenen Einnahmen der Post zurückwirken, da nicht nur der Postverfaßt von Zeitungen selbst, sondern auch der Umfang der Preßtelegramme wie überhaupt der ganze durch die Zeitungen hervorgerufene Postverkehr eine wesentliche Einbuße erleiden würden.

Aus allen diesen Gründen richten die Unterzeichneten an den hohen Reichstag die ehrerbietige Bitte, dem Entwurf eines Gesetzes, betreffend Erhöhung von Bestimmungen über das Postwesen, insoweit er eine Aenderung der Zeitungsgebühr und eine Erweiterung des Postmonopols bezüglich des Zeitungsverfaßtes enthält, die verfassungsmäßige Zustimmung zu versagen."

### Herabsetzung der Telephongebühren.

Unter dem 4. Oktober richteten wir an den Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes die nachstehende Petition:

„Eurer Excellenz ist unter dem 6. Juni d. Js. von der Großherzoglichen Handelskammer zu Gießen die Bitte um Einführung einer Zwischenstufe von 50—100 km bei Berechnung der Telephongebühren unterbreitet worden. Auch wir sind der Ansicht, daß eine Herabsetzung der Gebühr auf 50 Pf. für die Entfernung von 50—100 km nur gebilligt werden kann; wir möchten daher den Antrag befürworten, namentlich im Hinblick darauf, daß in dieser Zone fast stets eine ganze Reihe von Städten liegt, mit denen die Zentralstelle in reger geschäftlicher Verbindung steht. So wünschenswerth nun auch die erwähnte Staffelung der Gebühren ist, so scheint uns doch die Herabsetzung der jährlichen Fernspreckgebühr um Vieles wichtiger. Falls sich dem Wunsche nach allgemeiner Herabsetzung der Jahresgebühr zu viel Schwierigkeiten in den Weg legen sollten, so wäre es ein Gebot der Gerechtigkeit, daß wenigstens den kleineren Städten, in denen den Abonnenten für dieselbe Jahresgebühr eine bei Weitem geringere wirthschaftliche Gegenleistung geboten wird, als in den Großstädten, eine angemessene Ermäßigung gewährt wird. Eine Herabsetzung auf 100 Mk. für alle Städte unter 100000 Einwohnern würde wahrscheinlich sowohl für den Postfiskus als auch für die Teilnehmer ein günstiges Resultat haben. So würde sich nach unseren Erhebungen und Berechnungen in Thorn, wo jetzt von 300 Firmen nur etwa 120 an das Fernsprecknetz angeschlossen sind, die Zahl der Teilnehmer nahezu verdoppeln, sodaß die Folge der Herabsetzung nicht nur kein Einnahmeausfall, sondern sogar eine erhebliche Mehreinnahme sein würde, wobei gleichzeitig die ganze Anlage für die Angeschlossenen werthvoller werden würde. Daß der jetzige Zustand auch von manchen Behörden als Uebelstand empfunden wird, beweist ein uns kürzlich zugegangenes Schreiben der hiesigen Eisenbahnverkehrsinspektion, worin wir gebeten wurden, eine größere Anzahl Firmen zum Anschluß an das Telephonnetz zu bewegen, damit ihnen Benachrichtigungen betr. Ankunft von Gütern nicht mehr durch Boten, sondern durch das Telephon zugehen könnten. Unser Versuch ist jedoch gänzlich gescheitert, da alle befragten Firmen erklärten, daß die jetzige Jahresgebühr von 150 Mk. ihnen einen Anschluß nicht erlaube.

Wir bitten daher Ew. Excellenz ganz ergebenst, bestimmen zu wollen, daß die Jahresgebühr für den Telephonanschluß in allen Städten unter 100000 Einwohnern auf 100 Mk. herabgesetzt werde.“

Wir erhielten darauf unter dem 13. Oktober den Bescheid, daß unser Vorschlag bei der Neuregelung der Gebührenfrage im Fernspreckwesen als Material benutzt werden würde. Der am 16. Februar d. Js. dem Reichs-

tage vorgelegte Entwurf einer Fernsprechgebührenordnung beruht ja nun auch auf dem gerechten Prinzip, daß die Gebühren nach Maßgabe des Nutzens, den das Publikum, und der Aufwendungen, die die Verwaltung hat, bemessen werden. Die kleineren Städte werden sonach etwas weniger, als bisher, zu zahlen haben. Leider ist die Verbilligung nur gering, ja für die Großstädte tritt sogar noch eine Vertheuerung ein, da man an dem Satze festgehalten hat daß bei einer Aenderung des Fernsprechgebührenwesens das Gesamterträgniß für das Reich hinter dem jetzigen nicht wesentlich zurückbleiben dürfe.

#### **Unausgeführte telephonische Gespräche.**

Unter dem 11. November schlossen wir uns einer an den Herrn Staatssekretär des Reichspostamtes gerichteten Eingabe der Bromberger Handelskammer an, worin beantragt wurde, daß bei Gesprächen im Fernverkehr, die dadurch nicht zu Stande kommen, daß der gewünschte Theilnehmer, sei es wegen zeitweiliger Abwesenheit, sei es wegen gestörter Leitung, nicht zu errufen ist, der gerufene Theilnehmer von dem erfolgten Anruf durch die Anstalt, an die er angeschlossen ist, unentgeltlich benachrichtigt werde. Daraufhin theilte der Herr Staatssekretär mit, daß vom 15. Dezember 1898 ab in der beantragten Weise verfahren werden würde.

### **III. Zoll- und Steuerwesen.**

#### **Zollamtliche Verschnürung der Getreideföhne.**

Das Königl. Hauptzollamt hatte im Vorjahre verfügt, daß die in Schillno eingehenden Getreideföhne, die nach Thorn im Wege des Ansaßverfahrens abgelassen werden, zollamtlich verschnürt würden und daß diese Verschnürung nicht eher entfernt werde, bis ein Antrag auf Verzollung oder auf Ausstellung eines Begleitscheines nach einem anderen Zollamte gestellt worden sei. Nun muß sich aber doch der Empfänger der Waare, ehe er darüber entscheiden kann, ob das Getreide hier zu verkaufen ist oder ob es weiter schwimmen soll, von der Qualität überzeugen und zu diesem Zwecke Proben ziehen. Dies wird ihm aber durch die Verschnürung der Föhne erschwert, denn wenn auch das Hauptzollamt den Wünschen der Interessenten insoweit entgegenkam, als es die Probeentnahme unter Zuziehung eines Zollbeamten gestattete, so blieb dies Verfahren doch umständlich und zeitraubend. Wir beantragten daher, daß bei den unter Schnürverschluß hier eingehenden Getreideföhnen dieser bei Ankunft auf dem Zollrevisionsfelde entfernt werde. Wir erhielten darauf den Bescheid, daß die Verschnürung in Zukunft auf Antrag des Waarenführers oder Waarenempfängers abgenommen werden würde, sofern sich diese verpflichten, die Kosten für die bis zur erfolgten Absertigung dann nothwendig eintretende amtliche Bewachung der Föhne zu tragen.

### Tara für Säcke beim Getreide- und Mehlerport.

Unter dem 5. April d. Js. richteten wir die nachstehende Eingabe an den deutschen Reichskanzler:

„Euer Durchlaucht werden in einer Eingabe der Handelskammer zu Bromberg vom 15. v. Mts. gebeten, einen Beschluß des Bundesrathes herbeiführen zu wollen, wonach für Säcke bei Getreide und Mehl, das mit dem Anspruch auf Ertheilung von Einfuhrscheinen ausgeführt wird, der Tarafuß mit 1 % des Bruttogewichtes zu berechnen ist. Nach den Ausführungsbestimmungen zu dem Gesetz, betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes, vom 14. April 1894 kann bei Ertheilung von Einfuhrscheinen die amtliche Feststellung des Nettogewichtes unter Anwendung der zum Zolltarif vorgeschriebenen Tarafüße durch Berechnung aus dem Bruttogewicht erfolgen. Da nun nach Beschluß des Bundesrathes vom 17. April 1892 der Tarafuß bei in Säcken eingeführtem Getreide und Mehl von 2 % auf 1 % des Bruttogewichtes herabgesetzt worden ist, so wäre anzunehmen, daß dieser Satz auch bei der Ertheilung von Einfuhrscheinen zur Anwendung käme. Ebenso wie die Getreidehändler des Bromberger Bezirks haben aber auch unsere Exporteure die Erfahrung gemacht, daß die preussischen Grenzzollämter bei Ertheilung von Einfuhrscheinen für Getreide, das nach Böhmen ausgeführt worden war, die Tara mit 1½ % berechneten. Dies Verfahren scheint uns den Absichten des hohen Bundesrathes zu widersprechen; es ist aber auch außerdem ungerecht, da die wirkliche Tara bei Getreide in Säcken niemals 1½ % des Bruttogewichtes erreicht. Sorgfältige von uns eingezogene Erkundigungen über das Gewicht von Getreide- und Mehlsäcken haben zu folgendem Resultate geführt. Bei Getreide- und Mehlsäcken von 2 Zentnern Inhalt beträgt das Gewicht des Sackes

bei Jute-Sackleinen . . . . .	0,93—0,99 kg
„ Jute-Körper . . . . .	0,97 „
„ Jute-Drell . . . . .	0,96 „
„ Tarpauling . . . . .	0,86—0,96 „
„ Drell-Schuß-Jute . . . . .	0,84—0,94 „
„ Tarpauling mit Rappnath und Bindelöchern . . . . .	1,05—1,10 „
„ Jute-Körper mit Rappnath und Bindelöchern . . . . .	1,00—1,15 „
„ Drell (Schuß-Jute) mit Rappnath und Bindelöchern . . . . .	0,94—1,13 „
„ Reinleinen, stark . . . . .	1,13—1,17 „
„ Reinleinen, fein . . . . .	0,72—0,99 „

Hieraus geht hervor, daß die Tara nur in wenigen Fällen 1 % des Bruttogewichtes überschreitet und daß jedenfalls eine Festsetzung von 1½ %

eine ungerechtfertigte Erschwerung unserer Getreideausfuhr bedeutet. Wir können sonach Ew. Durchlaucht nur den dringenden Wunsch gehorsamst unterbreiten, einen dem Antrage der Handelskammer zu Bromberg entsprechenden Beschluß des Bundesrathes hochgeneigtest herbeiführen zu wollen."

Daraufhin wurde uns durch das Reichsschatzamt mitgetheilt, daß die Frage bereits der Erwägung unterliege und demnächst zur Entscheidung durch den Bundesrath kommen werde.

### **Abänderung des Regulativs für Getreidemühlen und Mälzereien.**

Der Vorstand des Verbandes deutscher Müller hatte in einer Eingabe an den deutschen Reichskanzler vom 25. Januar d. Js. beantragt, daß das dem Regulativ für Getreidemühlen und Mälzereien vom 16. Dezember 1897 zu Grunde liegende, für die Gewährung von Zollvergütungen bei der Ausfuhr von Mühlenfabrikaten geltende System verlassen und durch eine neue Ordnung auf folgenden Grundlagen ersetzt werde:

1. Es wird ein aus den gangbarsten Qualitäten zusammengesetztes Normaltypensystem aufgestellt, dessen einzelne Nummern als Durchschnittstypen der betreffenden Ausbeutesätze gelten und eine nach ihrem Werthe differenzirte Zollrückvergütung erhalten.
2. Jeder Mühle steht es frei, unter Angabe des Ausbeutesatzes ihre besonderen Marken als Spezialtypen bei der Zollbehörde zu hinterlegen und nach diesen zu exportiren.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten stellte es darauf den Handelskammern in einem Rundschreiben vom 17. März anheim, zu diesen Vorschlägen Stellung zu nehmen, worauf wir folgendes Gutachten abgaben:

„Die Vorschläge des Verbandes deutscher Müller, wonach ein Normaltypensystem festgesetzt und die Zollrückvergütung nach dem Werthe der einzelnen Mehlsorten differenzirt werden soll, müssen wir befürworten, denn nur dann wird es in größerem Umfange möglich sein, die besseren Mehle zu exportiren, was jetzt nur in ganz seltenen Fällen durchführbar ist. Die schlechteren Mehle werden trotz der geringeren Rückvergütung exportfähig bleiben, da sie vom Auslande namentlich zu Brennereizwecken nöthigenfalls auch zu einem etwas höheren Preise gekauft werden.

Daß es einzelnen Mühlen, die wegen der Art der Herstellung und der Verschiedenheit des Rohstoffes von den Normaltypen abweichende Mehle produziren, gestattet wird, ihre Spezialtypen zu hinterlegen und danach zu exportiren, halten wir für ein Gebot der Gerechtigkeit.“

## IV. Unterrichtswesen.

### Kaufmännische Fortbildungsschule.

Auf Veranlassung des Herrn Regierungspräsidenten in Marienwerder fand am 24. Oktober unter dem Voritze eines Regierungskommissars eine Versammlung statt, an der sich Vertreter der Stadt und der Kaufmannschaft beteiligten und worin man sich einstimmig für die Errichtung einer selbstständigen kaufmännischen Fortbildungsschule aussprach. Die Regierung traf hierauf die Vorbereitungen zur Errichtung der Schule und fragte, nachdem festgestellt worden war, daß ca.  $\frac{5}{6}$  der baaren Unterhaltungskosten durch die Schulbeiträge der Kaufleute sowie durch den Staatszuschuß voraussichtlich gedeckt werden würden, bei der Handelskammer an, ob sie einen Beitrag bis zur Höhe von 500 Mk. leisten wolle. Die Kammer beschloß hierauf zu den anderweitig nicht gedeckten baaren Unterhaltungskosten einen jährlichen Zuschuß bis zur Höhe von 500 Mk. zu leisten. Durch Ortsstatut vom 14. Februar wurde sodann bestimmt, daß alle in dem Gemeindebezirk Thorn sich regelmäßig aufhaltenden kaufmännischen Gehilfen und Lehrlinge, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, verpflichtet sind, die hiesige selbstständige kaufmännische Fortbildungsschule zu besuchen. Zu den Kosten des Unterrichts hat jeder Geschäftsunternehmer für jeden von ihm gehaltenen schulpflichtigen Gehilfen oder Lehrling einen Beitrag von 4 Mk. vierteljährlich zu zahlen.

### Schifferschule.

Von der hiesigen Wasserbauinspektion war schon wiederholentlich angeregt worden, in Thorn eine Schifferschule zu errichten, um den hier wohnenden Schiffern während der Wintermonate Gelegenheit zu geben, sich zur Elbschifferprüfung vorzubereiten. Die Errichtung einer solchen Schule würde jedoch unzweifelhaft auch noch weitere Vortheile haben. Je mehr Kenntniß die Schiffer von den strom- und schiffahrtspolizeilichen Vorschriften haben werden, desto eher werden auch Unglücksfälle auf dem Strom verhindert werden. Auch würde man durch den Unterricht den ganzen Schifferstand heben und, was namentlich für unser Weichselgebiet von Wichtigkeit ist, die Kenntniß der deutschen Sprache unter den polnischen Schiffern fördern. Die Kammer erkannte den Nutzen einer Schifferschule unumwunden an und beschloß, zu den Unterhaltungskosten einen jährlichen Beitrag bis zur Höhe von 200 Mk. zu leisten. Die Schule wird voraussichtlich im nächsten Winter eröffnet werden.

## V. Innere Angelegenheiten der Kammer.

Die Handelskammer erledigte im Jahre 1898 in 8 ordentlichen Sitzungen (13 im Vorjahre) 100 Vorlagen gegen 154 im Jahre 1897. Das Journal weist 1249 Nummern auf gegen 677 im Jahre vorher.

Ueber die vollständigen Neuwahlen am 14. und 16. Februar 1898 und den Tod unseres langjährigen Mitgliedes Rosenfeld haben wir schon berichtet. Auch in diesem Jahre verloren wir wiederum ein Mitglied, das bereits über 10 Jahre der Kammer angehört hatte, Herrn Julius Liffack.

Durch Erlaß des Herrn Ministers für Handel und Gewerbe vom 30. November 1898 ist der Bezirk der Handelskammer in Thorn auf die Kreise Briesen, Kulm, Löbau und Strassburg ausgedehnt worden. Jeder dieser Kreise sollte einen Wahlbezirk bilden und zwei Mitglieder wählen. Die Wahlen, wobei zwei Wahlabtheilungen gebildet wurden, indem die Gewerbesteuersumme halbart wurde, haben vom 20. bis 24. Februar d. Js. stattgefunden. Es wurden die nachstehenden Herren gewählt: In Kulm: L. Hirschberg und G. Segall, in Briesen: R. Bauer und J. Meyer, in Neumark: C. Cohn und C. Landshut, in Strassburg: W. Schindler und H. Wodtke. Die erste gemeinschaftliche Sitzung hat am 18. April stattgefunden. Es wurde darin eine Geschäftsordnung und ein neues Wahlstatut beschlossen.



## Spezialberichte.

### 1. Getreide und Futtermittel.

#### Getreide.

Der Getreidehandel gab im verflossenen Jahre ein erfreuliches Bild und kann als günstig bezeichnet werden. Die durch Regen beschädigte Weizenernte hat eine schlechte Qualität geliefert; doch sind dafür verhältnißmäßig hohe Preise bezahlt worden. Unsere Mühlen waren jederzeit schlanke Abnehmer und ebenso war es möglich, durch die billigen Seetarife nach Danzig und Königsberg mit Vortheil zu verkaufen. Die Preise waren im Laufe des Jahres größeren Schwankungen nicht ausgesetzt, nur zum Frühjahr trat in Folge der amerikanischen, schwindelhaften Hauffe auch hier eine bedeutende Steigerung ein, die jedoch von kurzer Dauer war und weder Kaufleuten noch Landwirthen Nutzen gebracht hat. Es waren wenig Vorräthe vorhanden, da Niemand mit der geringen Qualität, die sich schlecht konservirte, bis zum Sommer spekuliren wollte. Die Vorräthe waren in unserer Gegend fast erschöpft und da es an Material fehlte, war das Geschäft bis zur Ernte sehr ruhig. Mit der neuen Ernte wurde das Geschäft wieder lebhafter; die Qualität des Weizens ist vorzüglich, dagegen hat Roggen durch Regen gelitten und ist daher von geringerer Qualität. Der Absatz beschränkte sich nur auf unsere benachbarten Mühlen, sowohl für Weizen als Roggen. Unsere Preise sind immer so hoch, daß wir selten entferntere Plätze aussuchen können und das Geschäft bewegt sich daher in engen Grenzen. Sind unsere Mühlen besetzt, dann tritt eine Pause ein, bis sich der Bedarf wieder einstellt.

Wir empfinden immer wieder das Fehlen des Staffeltarifes, denn nur dann könnten wir wieder die Industriegegenden des Westens aussuchen und jedes Quantum Getreide unterbringen. Der Ausnahmetarif nach Böhmen hat für uns wenig Zweck, dagegen bringt uns der Ausnahmetarif nach Danzig und Königsberg manche Vortheile. Die Brauereien in Königsberg nehmen in Folge des billigen Tarifes große Posten Gerste aus unserer Gegend auf, und so sind wir in der Lage, den Landwirthen für Gerste wesentlich höhere Preise zu zahlen.

### Futtermittel.

Die in dem vorigen Jahresbericht erwähnten Uebelstände auf den russischen Eisenbahnen machten sich auch im Berichtsjahre, wenn auch nicht in dem früheren unerträglichen Maße, wieder geltend.

Zeitweise blieben die Transporte über Gebühr aus, sodaß dann Zufuhren derartig knapp waren, daß man selbst beim besten Willen und unter schweren Opfern den Verpflichtungen kaum nachkommen konnte. Es heißt, daß das russische Verkehrsministerium Wandel schaffen will, da natürlich unter diesen geradezu traurigen Verhältnissen der Export Rußlands leiden muß. In neuerer Zeit war von unregelmäßiger Beförderung allerdings nichts mehr zu verspüren.

Die Zufuhren in Kleie für den hiesigen Platz waren im verflossenen Jahre nicht so reichlich, wie im Jahre vorher. Bei Beginn des Jahres waren hier genügend Vorräthe vorhanden, aus Rußland waren die Ankünfte noch regelmäßig und von genügendem Umfang, sodaß die Preise sich auf bescheidener Höhe erhielten. Schon im März jedoch zogen in Folge stärkerer Nachfrage die Preise langsam aber stetig an, verfolgten im April eine steigende Richtung, um Ende des Monats bis zum ersten Drittel Mai aus Mangel an Angebot eine ungewöhnliche Höhe zu erreichen. Diese außerordentliche Steigerung für Kleie lockte aus Rußland, das zwar selbst bedeutenden Bedarf hatte, größere Zufuhren heran, und rascher als die Erhöhung trat der Rückschlag ein, sodaß bereits Mitte Juni der normale Preisstand wieder erreicht war.

Die vorzügliche inländische Ernte in Sommergetreide, namentlich Gemenge, bewirkte im August nahezu einen vollständigen Stillstand im Geschäft, weil alle Welt einen gewaltigen Rückschlag der Preise für Futtermittel erwartete, der indessen durch die schlechte Ernte in den Wolga-Distrikten, die für die Zufuhren unseres Ostens in ganz erheblicher Weise maßgebend sind, vereitelt worden ist.

Es ist denn auch während des Herbstes und Winters aus dem genannten Theile Rußlands von Kleie fast Nichts hierher gekommen.

Das Geschäft blieb aber Mangels reger Nachfrage bis zum Jahres-schluß ruhig und ohne Anregung, doch konnten sich die Preise von ihrem Tiefstand des Monats August etwas erholen.

Die Preise für Roggenkleie waren Anfang des Jahres für 50 kg etwa 4,20 Mk., zogen im März bis etwa 4,40 Mk. an, gingen im April bis Anfangs Mai von etwa 4,70—6,30 sprungweise in die Höhe, waren aber bereits Ende Mai auf 4,90 gewichen und dann bis August langsam auf 4,10 heruntergegangen. Die Monate September-Dezember wiesen eine langsame Steigerung bis etwa 4,40 auf.

Unter Zugrundelegung der angeführten Perioden waren die Preise für Weizenkleie etwa folgende: 3,95—4,20—4,50—6,00—4,30—3,75—4,30 Mk.

Im Gegensatz zu Kleie dürfte das Geschäft in Delsuchen, namentlich in Lein- und Sonnenblumenkuchen mindestens den Umfang des Vorjahres erreicht haben. Die russischen Delsuchen, vornehmlich die aus größeren Fabriken, erfreuen sich vermöge ihrer gleichmäßig guten Qualität allgemeiner Beliebtheit, sodaß das überwiegende Gros der Landwirthe seine frühere Abneigung gegen das russische Produkt hat schwinden lassen, nachdem die verschiedensten Untersuchungen den hohen Werth und die gute Beschaffenheit der russischen Delsuchen dargelegt haben. Geringwerthige Waare wird immer mehr vom Markt verdrängt.

Bei Beginn des Berichtsjahres hatten Delsuchen einen hohen Preisstand, der aber bis zum Monat April langsam und ununterbrochen niedriger wurde. Im Mai trat eine erhebliche Erholung, aber nur von kurzer Dauer ein. Die Preise bröckelten dann bis Ende Juli dauernd ab, indessen trat dann wieder eine Festigkeit ein, die bis in den Dezember hinein unter unwesentlichen Schwankungen anhielt und eine fortlaufende Preisbesserung bewirkte.

Am Schluß des Jahres trat dagegen eine merkliche Abschwächung ein.

In Sommergetreide waren die Zufuhren aus Rußland zwar nicht so groß wie im Vorjahre, aber doch ziemlich nennenswerth.

Namentlich ist der Umsatz in Mais und Futtergerste zeitweise flott gewesen, ließ aber auch am Ende des Jahres zu wünschen übrig.

Das Geschäft in Futtermitteln leidet hier unter einem schweren Uebelstand. Der seit etwa einem Jahre eingeführte Transittarif zwingt die inländischen Händler, wenn anders sie konkurrenzfähig bleiben wollen bezw. um die Waaren nicht mit höherer Fracht zu belasten, die Verladungen von Alexandrowo direkt nach den einzelnen Innenstationen zu bewirken, wobei Kleie hier zur Sackung gestellt wird. Da über die Zufuhren sofort bei deren Ankunft in Alexandrowo zur Vermeidung sehr hohen Standgeldes verfügt werden muß, so liegt es auf der Hand, daß vielfach eine genaue Uebersicht über die verschiedenen Qualitäten und Sorten fehlt, und bei der Eile, mit der Verfügungen getroffen werden müssen, Irrthümer zum Nachtheil der Verkäufer unvermeidlich sind. Der neu eingeführte direkte deutsch-russische Tarif enthält solch unwesentliche Unterschiede gegenüber dem gebrochenen Verkehr — von russischer Station—Alexandrowo und Alexandrowo—deutsche Station — daß er fast gar nicht benützt wird. Wäre der Tarifunterschied ein größerer, so hätte man die Waaren nach Thorn nehmen, hier sortiren und dann in die einzelnen Kanäle leiten können.

Dahingehende Vorstellungen haben bis jetzt keinen Erfolg gehabt. Es

ist daher verschiedentlich der Antrag auf Bestellung eines Reexpeditionstarifs gemacht worden, aber ebenfalls vergebens. Wir werden von Neuem vorstellig werden müssen, weil der jetzige Zustand zu größeren Verlusten führt und unhaltbar ist.

## 2. Mühlenfabrikate.

Ueber das Geschäft im vergangenen Jahre läßt sich nicht viel berichten.

Im ersten halben Jahre hatten wir sehr erschwerten Absatz durch das ausgewachsene Getreide, welches wir nothgedrungen vermahlen mußten und haben wir, wie alle Mühlen unserer Provinz einen großen Theil unseres Absatzgebietes an die Hamburger Mühlen, welche gefunden amerikanischen Weizen vermahlen konnten, verloren, deren Wiedereroberung uns im zweiten Halbjahre nur theilweise gelang.

Auch die wilde von Amerika inscenirte Hauffe brachte uns größere Verluste, da es schwer war, bei weichenden Preisen Absatz zu finden. Im zweiten Halbjahre besserte sich das Geschäft, nur wurde der Bezug von Roggen durch die Käufe des Proviantamtes einerseits und durch die Exporttarife nach den Seehäfen sehr erschwert. Der Absatz in Mehl und Kleie war schlank und die erzielten Preise ließen uns auch einen mäßigen Nutzen.

Von der Direktion der Leibitscher Mühle ging uns nachstehender Bericht zu:

Anschließend an unseren vorjährigen Bericht erwähnen wir zunächst, daß sich die Produktionsfähigkeit unseres Werkes um eine Kleinigkeit erhöhte, es wurden im Jahre 1898:

130440 Ztr. Weizen

54340 „ Roggen

vermahlen.

Die Bezugsgebiete für Getreide haben sich in Folge des Ausnahmetarifs nach den Ostseehäfen noch mehr verschoben, und ebenso die Absatzgebiete für Mühlenfabrikate. Die Konkurrenz Seitens der Plätze Danzig und Königsberg im Einkauf machte sich während der ganzen Berichtsperiode geltend, während der Verkauf nach den nördlich Thorn gelegenen Plätzen, die früher für uns als gute Abnehmer gelten konnten, total unrentabel geworden ist.

Der Absatz von Mühlenprodukten war zu Beginn des Berichtjahres regelmäßig bei ausreichendem Mahllohn, obwohl sich die Folgen der mangelhaften Qualitäten der 1897er Ernte immer mehr unliebsam geltend machten und zum Ankauf theurerer ausländischer Mischgetreide Veranlassung gaben.

Im April setzte die künstliche Preistreiberei Seitens Amerikas ein und veranlaßte geradezu stürmische Frage nach Fabrikat zu guten Preisen, doch die Fabrikatpreise hielten in der Aufwärtsbewegung nicht Schritt mit den

sprungweise erhöhten Forderungen für Getreide, sodaß sich die Monate Mai-Juni trotz andauernd hoher und fester Börsennotirungen recht unrentabel gestalteten. Mitte Juni bröckelten die Preise langsam ab und der amerikanische Weizenring fiel in sich selbst zusammen; diese Periode war für die Mühlen, die derzeit einige Bestände halten mußten, verlustbringend. Im Juli, zur Zeit des Roggenschnittes und nach Eintritt der Reife des Weizens, trat eine längere Regenperiode ein, welche wiederum eine erhebliche Werthsteigerung für Getreide herbeiführte und dieser folgte bei Eintritt guten Erntewetters und herankommenden Angebots neuer Waare dann ein so gewaltiger Preissturz, wie er in langen Jahren nicht dagewesen und welcher der ganzen Mühlenindustrie erhebliche pecuniäre Verluste brachte; zumal während der vorhergegangenen Hauffe sich der Absatz der Produkte sehr schwierig gestaltet hatte.

Während und nach der Ernte, die beinahe ausschließlich gute Qualitäten zeigte, traten stabilere Preisverhältnisse ein, die in den Herbstmonaten einen ausreichenden Nutzen für die Mühlen gelassen haben, und erst Ende November und Dezember wurden die Fabrikatpreise gegenüber den Preisen für Getreide recht gedrückt, besonders in den Provinzen Westpreußen und Posen. Denn während der Kartoffel- und Rübenenernte, wo das Angebot inländischen Getreides nur geringfügig ist, zogen durch die niedrigen Export- (Ausnahme-) Tarife die Hafensplätze alles Getreide an sich zum Zwecke der überseeischen Verschiffung.

Das Jahresende und der Uebertritt in das neue Jahr bringen ziemlich trübe Aussichten für die Mühlenindustrie. Zu erwähnen ist schließlich noch, daß in den Ostprovinzen die Mühlenindustrie im Allgemeinen eine sehr ungünstige Perspektive in die Zukunft hat, da durch Erstehen immer weiterer Großmühlen die Ueberproduktion geradezu erdrückend wird. Der Konsum ist in den östlichen Provinzen mit seiner meist landwirthschaftlichen Bevölkerung an und für sich weitaus geringer, als in den Industriegebieten des Westens; sollte nun noch, wie von den süddeutschen Staaten angestrebt wird, zu einem Differentialtarif zwischen Getreide und Mühlenfabrikaten geschritten und der ostdeutschen Müllerei der Versandt von Fabrikaten nach Brandenburg und Sachsen damit unterbunden werden, so würden nach unserer Ueberzeugung durch den weiteren erheblichen Preisdruck der Fabrikate eine Menge Existenzen der Mühlenbranche dem Ruin nicht entgehen können, während die kleineren landwirthschaftlichen Betriebe, welche mit dem Verkauf ihres Getreides auf die nächstgelegenen Mühlen angewiesen sind, eine erheblich schlechtere Verwerthung für ihr Getreide finden würden. Dagegen würde der Hauptantheil an dem Nutzen, den solche Tarife dem Großgrundbesitz bringen sollen, den Landwirthen in dem benachbarten russ. Polen zu Gute kommen, die heute schon sich der Unterstützung

der Ausnahmetarife nach den Hafenplätzen erfreuen, denn auch diese Tarife bringen den russisch-polnischen Grundbesitzern ein schönes Stück Geld ein zu Ungunsten des heimischen Brotkonsums, weil wir oft Mangels ausreichenden inländischen Angebots zu jedem geforderten Preise das Getreide aus den Grenzdistrikten Rußlands nehmen müssen, während unser einheimisches Getreide den Weg über Danzig ins Ausland nimmt.

### 3. Viehhandel.

Die Preise für beste Mastschweine von 250—300 Pfund Lebendgewicht waren vom Januar bis Anfang Mai gut und betragen 44—42 Mk. für 100 Pfund. Im Mai fielen sie bis auf 35 Mk. und hielten sich so bis zum September, um darauf wieder bis zu 45 Mk. zu steigen. Am Jahres-schluß standen die Preise auf 40—41 Mk. Der Absatz war nicht immer gut; bei den fallenden Preisen hatten Molkereien und Mästereien Noth, die fertige Waare los zu werden. Jedenfalls war von einem Fleischmangel in dem hiesigen Kreise nichts zu spüren.

Mastrindvieh hat sich das ganze Jahr hindurch ziemlich gleichmäßig im Preise gehalten. Beste Stiere von 13 Jtr. und mehr kosteten 33—34 Mk. für 100 Pfund lebend; am höchsten standen die Preise im Mai, Juni und Juli.

Ältere angefleischte Röhre konnten immer nur zu sehr niedrigen Preisen losgeschlagen werden, so zahlten hiesige Schlächter für sie nicht mehr als 25 Mk. für den Zentner, zeitweise noch weniger. Der Absatz nach Berlin war gut.

### 4. Zuckerfabriken.

#### Zuckerfabrik Culmsee.

Wir begannen unsere 17. Campagne (1898/99) am 27. September und schlossen dieselbe am 18. Dezember 1898.

In 145 Arbeitsschichten wurden 3168440 Zentner Rüben verarbeitet, im Durchschnitt pro Schicht also 21851 Zentner oder in 24 Stunden 43702 Zentner gegen 36052 Zentner im Vorjahre.

Mit Rüben waren für uns angebaut rund 18000 Morgen gegen 17320 im Vorjahre und betrug die Ernte diesmal 176 Zentner pro Morgen gegen 180 Zentner im Jahre vorher.

Der Zuckergehalt der Rüben betrug 14,40 % Zucker in der Rübe gegen 15,07 % in 1897/98, also 0,6 % geringer wie im vorigen Jahre.

Aus den Rüben wurden gewonnen: 394500 Zentner I. Produkt = 12,45 % von den Rüben und bis heute 32000 Zentner Nachprodukte, von Letzteren erwarten wir noch 4—5000 Zentner.

Die Zuckerpreise waren von Beginn der Campagne ab steigend bis gegen Ende November, von da ab fand eine Abwärtsbewegung statt, wobei dieselben ca. Mk. 1,20 einbüßten. Neuerdings ist von diesem Verlust wieder ein Theil eingeholt.

Die Rübenenernte und Abfuhr war in dieser Campagne recht schwierig; zur Ersteren fehlte es vielfach an Arbeitskräften, und für die Abfuhr brachte der nasse Herbst schlechte Wege und aufgeweichte Felder wie seit Jahren nicht.

Unsere Aktionären konnten wir bisher 80 Pfennig für den Zentner Rüben bezahlen, bei Rückgewähr von 50 % Schnitzeln und Tragung sämtlicher Frachten für Rüben und Schnitzel durch uns.

Wir sind mit einem großen Posten Zucker in Neufahrwasser und Culmsee zu Lager gegangen und hoffen wir nach Abstoßung desselben für die Rüben noch eine Nachzahlung leisten zu können; je nach Gestaltung der Zuckerpreise würde sich vielleicht auch noch die Zahlung einer Dividende ermöglichen lassen.

#### **Zuckerfabrik Neu-Schönsee.**

Unsere letzte Campagne wurde am 27. September 1898 begonnen und am 29. Dezember beendet. Es sind in 168 Schichten à 12 Stunden 612200 Zentner Rüben und 18661 Zentner Melasse verarbeitet worden, im Durchschnitt 7288 Zentner in der Doppelschicht. Die Durchschnittspolarisation betrug 14,81 %.

### **5. Spiritfabrikation.**

Die Campagne 1897/98 lieferte in den ersten Monaten erhebliche Mehrmengen Spiritus an den Markt als diejenige des Vorjahres (Oktober 97 bis Februar 1898 etwa 15—16 Millionen mehr), während die letzten Campagnemonate ein weiteres Anwachsen der Produktion nicht mehr zeigten.

Zugleich mit diesem vermehrten Angebot von Spiritus war jedoch auch der Verbrauch gestiegen und da die Campagne mit kleinen Beständen begonnen hatte, so ließ die Befürchtung, daß die vorhandenen Vorräthe für den Bedarf bis zur nächsten Campagne unzureichend sein würden, die Preise scharf steigen. Während diese sich in Berlin von Oktober bis Januar zwischen etwa 37—38,50 bewegt hatten, stiegen sie bis ult. Januar auf 40,60, ult. Februar 43,6, ult. März 48,30, ult. April 53,10 und hielten sich in ungefähr gleicher Höhe auf 52—55 Mk. bis ult. September.

Diese hohen Preise hatten eine nicht unerhebliche Einschränkung des Konsums zur Folge, und als es sich herausstellte, daß in Folge des nunmehr verringerten Bedarfs eine Befürchtung, daß Waarenmangel eintreten könnte, nicht mehr gerechtfertigt erschien, wurde das Angebot von Spirit so

dringend und groß, daß an den großen westlichen Konsumplätzen schließlich Spirit billiger angeboten wurde als an der Berliner Börse, wo starke Haussevertretungen bestanden, für Rohspiritus bezahlt wurde.

Diese höchst unsoliden Verhältnisse des Spritgeschäfts machten dasselbe im letzten Jahre sehr schwierig. Trotzdem war es möglich, den hiesigen Spritprodukten einen nicht unerheblich größeren Absatz zu verschaffen.

Die neue Campagne im Herbst 1898 erweckte in unserer Provinz wegen des im Oktober eingetretenen Frostes die lebhaftesten Befürchtungen. Thatsächlich sind auch besonders in dem östlichen Theile unserer Provinz erhebliche Frostschäden an den noch in der Erde befindlichen Kartoffeln zu konstatiren gewesen. Diese lokalen Schäden blieben jedoch ohne Einfluß auf den Markt, der unter dem Eindruck einer im Allgemeinen quantitativ und qualitativ vorzüglichen Kartoffelernte im Oktober stark verflaute.

Am Schluß des Jahres 1898 deuteten bereits einzelne Hinweisungen in den Fachzeitschriften an, daß ein neues Projekt in Vorbereitung sei, dessen Bekanntwerden im Januar 1899 lebhafteste Erregung in den Interessententreisen verursachte.

Umstehende Tabelle veranschaulicht die Bewegung der Spirituspreise.

## 6. Molkerei Culmsee.

Eingetragene Genossenschaft mit unbeschränkter Haftpflicht.

Vom 1. September 1897 bis zum 31. August 1898 sind 2196435 kg Milch eingeliefert worden, die 7291128 Kilofettprocente ergaben, also im Durchschnitt 3,32 % (3,18 % im Vorjahre). Dafür wurden 174438 Mk. gezahlt. Der Reingewinn betrug 11626 Mk. Es kamen sonach auf ein kg Milch 8,47 Pf., ein Liter Milch 8,73 Pf., ein Kilofettprocent 2,55 Pf. Die Unkosten betragen 19138 Mk. also für das kg 0,87 Pf.

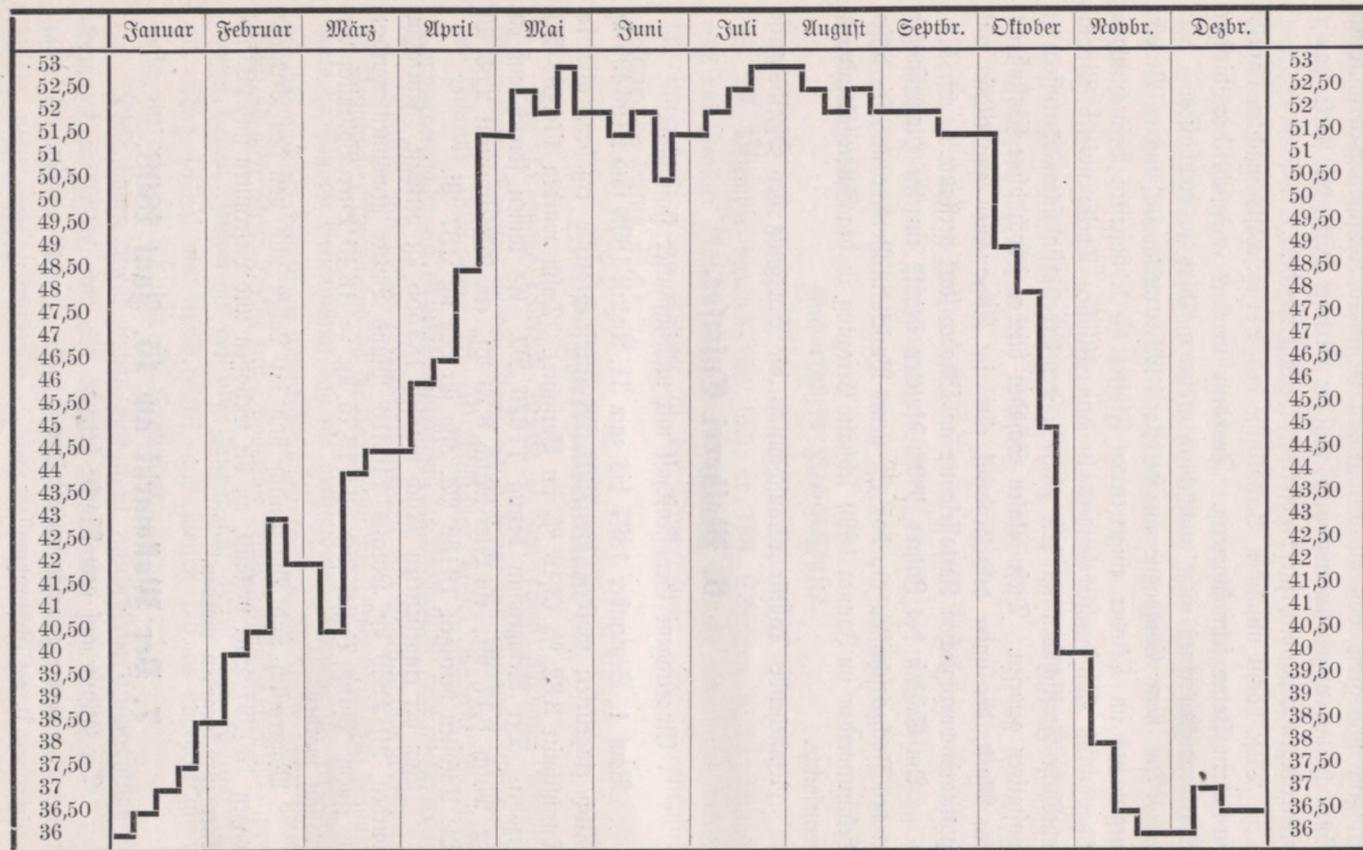
Von der eingelieferten Milch wurden 183555 kg verkauft. Entrahmt wurden 2012880 kg, woraus 146318 Pfund Butter gewonnen wurden; zu einem Pfund Butter sind also 13,75 kg = 13,40 Liter Vollmilch verbraucht worden.

Magermilch und Buttermilch sind im Laden und von den Verkaufswagen 160397 Liter verkauft, an die Genossen und Lieferanten sind 903756 Liter zurückgegeben worden.

## 7. Der Wollmarkt am 15. Juni 1898.

Die Anfuhr auf dem Markte betrug

- |                                    |        |
|------------------------------------|--------|
| a. an gewaschenen Wollen . . . . . | — Ztr. |
| b. an Schmutzwollen . . . . .      | — "    |



In der Stadt lagerten

a. an gewaschenen Wollen . . . . .	—	3tr.
b. an ungewaschenen Wollen . . . . .	400	"
	<hr/>	
	400	3tr.

Vor dem Wollmarkte wurde gehandelt

a. an gewaschenen Wollen . . . . .	—	3tr.
b. an ungewaschenen Wollen . . . . .	3000	"

Unser diesjähriger Wollmarkt war wiederum ohne Zufuhr. Die Gründe hierfür sind dieselben, die wir in früheren Berichten angeführt haben: Die Ländwirth in unserem Bezirk lassen jetzt durchweg die Schafe im März ungewaschen scheeren und verkaufen die Wolle alsbald zu Hause. Die gleiche Wahrnehmung wird auch an anderen Märkten gemacht; auch diese werden von Jahr zu Jahr weniger mit Wolle beschickt.

Die Preise standen gegen das Vorjahr um etwa 5 Mark für den Zentner höher.

## 8. Wollhandel.

Das Jahr 1898 brachte in den überseeischen Produktionsdistrikten die Thatsache zur Erscheinung, die leider in den östlichen Provinzen Deutschlands seit Jahren sich zeigte, daß die Züchtung von Merino-Wolle zurückgeht, diejenige von geringer Wolle zunimmt. In Folge dessen wurden feine Wollen knapper und konnten trotz der schlechten Lage der Industrie im Laufe des Jahres successive mit wenigen Schwankungen sich um ca. 10 % im Preise heben, während ordinäre Wollen am Schluß des Jahres um 15 bis 25 % niedriger als im Beginn desselben stehen.

Es gewinnt den Anschein, als ob der Mangel an feiner Wolle noch weit fühlbarer werden und das kommende Jahr eine weitere Steigerung deren Werthes bringen wird.

In unserer Gegend wird die Wolle fast ausschließlich frühzeitig ungewaschen geschoren. Das Geschäft war lebhafter als in den Vorjahren, weil 10 bis 15 % höhere Preise angelegt wurden und die Wollen schlanken Absatz fanden. Die Produktion in Wolle geht jährlich zurück; viele Güter haben die Schäfereien ganz aufgegeben, feine Wollen werden weniger gezüchtet, und so ist zu erwarten, daß die Preise auch ferner steigen werden und es dem Landwirth wieder lohnen wird, den Schäfereien mehr Aufmerksamkeit zu schenken.

Gewaschene Wollen wurden fast garnicht gehandelt, und für ungewaschene Wollen sind Preise je nach Qualität von 46 bis 55 Mk. am Schlusse des Jahres gezahlt worden.

## 9. Brauereien.

Das Geschäftsjahr 1898 war für das Brauereigewerbe recht ungünstig. Die Jahresproduktion fand zwar begünstigt durch den warmen Sommer schlanke Absatz, jedoch wurde der Verdienst in Folge der großen Eisunkosten und Preiserhöhung für Hopfen und Gerste geschmälert. Im Allgemeinen war das Betriebsjahr 1898 schlechter als im Jahre 1897.

## 10. Honigkuchen.

Die Honigkuchenindustrie hat im Jahre 1898 im Wesentlichen unter denselben Verhältnissen gearbeitet wie im Vorjahre. Die Preise für amerikanischen Honig hielten sich auf der Basis von 1897, dagegen steigerten sich die Mehlpreise im Frühjahr so sehr, daß der gesammte Jahresverbrauch um 10 % theurer als in 1897 eingekauft wurde.

Auf der andern Seite erfuhr der Umsatz, auch nach Uebersee eine erhebliche Steigerung, sodaß bei normalen Rohmaterialpreisen ein sehr befriedigendes Resultat sich hätte erzielen lassen.

Sehr störend und belästigend war der Versuch der königlichen Gewerbeinspektion, den hiesigen Fabrikbetrieb den Bestimmungen der Bäckereiverordnung zu unterwerfen und dies gerade zu einer Zeit, wo die Durchführung der Verordnung uns gehindert hätte, angenommene Aufträge auszuführen und überhaupt rechtzeitig zu liefern.

Diese Frage hätte gewiß in der stillen Jahreszeit zur Erledigung gebracht werden können. Die königliche Regierung hob übrigens die von der Polizeiverwaltung erlassene Verfügung auch sofort auf.

## 11. Kartoffeln.

Die Ernte war qualitativ und quantitativ geringer als die vorjährige, außerdem befand sich noch der größte Theil in der Erde als die Oktoberfröste eintraten, in Folge dessen wurden die Kartoffeln stark vom Frost beschädigt und verfaulten sehr schnell, ohne noch verarbeitet werden zu können.

Dagegen war die Ernte in den sonstigen Abzugsgebieten in jeder Beziehung viel günstiger, es ist daher nach diesen Gegenden Nichts verfauldet worden. Der ganze Abzug beschränkte sich hauptsächlich nach Ostpreußen, welches eine totale Mißernte hatte.

Die erzieltsten Herbstpreise waren ca. 1,20 Mk., stiegen dann im Laufe des Winters bis 1,50 Mk. pro Ztr. ab Station für Brennwaare, während Speisewaare etwas höhere Preise bedang.

## 12. Leder.

Das Geschäft in fertigem Leder ist ziemlich flott gewesen. Der Umsatz hat sich gesteigert, besonders nach der Provinz Posen und den daran grenzenden Theilen Schlesiens.

Die Schuhfabrik hat ein vergrößertes Absatzgebiet — Rheinland und Westfalen gefunden; allerdings ist die Kreditfähigkeit der Abnehmer durch die ungünstige Witterung im Jahre 1898 nachtheilig beeinflusst worden. Die Arbeiter und Arbeiterinnen haben sich gut eingerichtet und es ist stets genügendes Angebot von Arbeitskräften vorhanden. Das ganze Jahr wurde mit vollen Arbeitsstunden gearbeitet, im 1. und 3. Quartal mußten Ueberstunden gemacht werden.

## 13. Seifenfabrikation.

In der Lage dieser Industrie hat sich in dem abgelaufenen Jahre keine erhebliche Aenderung vollzogen. Der Absatz wurde zwar wieder etwas größer als im Vorjahre, zumal die hiesigen Fabrikate immer mehr an Beliebtheit gewinnen, doch ist in Folge der rapid gestiegenen Fett- und Oelpreise sowie durch die von einer gewissen Konkurrenz unbegreiflicherweise immer billiger gestellten Angebote die Rentabilität auf einen kläglichen Stand gesetzt worden. Da sich die hohen Preise für Rohmaterial nicht nur gehalten, sondern fortwährend gesteigert haben und noch weiter steigern, dürfte wohl an eine allgemeine Erhöhung der Seifenpreise baldigst gedacht werden müssen.

Die im Herbst 1898 ausgeführte Regulirung der Uferbahn und eines Theiles des Ausladeplatzes am Weichselufer dürfte auch der Seifenbranche gewisse Annehmlichkeiten bieten. Von großem Nutzen würde es sein, wenn der schon früher ausgesprochene Wunsch, daß die Uferbahn zur Empfangnahme von Stückgütern erweitert werden möchte, Berücksichtigung fände.

## 14. Säcke.

In Säcken und Plänen war das Geschäft wie im Vorjahre. Die Landwirthe kaufen ihren Bedarf hier am Platze, wohingegen die Getreidehändler, Müller und Besitzer industrieller Etablissements sich solche von außerhalb kommen lassen.

Nach Rußland könnte das Geschäft in Säcken wieder angebahnt werden, wenn bei der Verzollung derselben der Unterschied zwischen solchen aus glatten und geköperten Stoffen wegfiel.

## 15. Drogen.

Der Geschäftsgang im Jahre 1898 weicht nur wenig von dem des Jahres 1897 ab. In der Hauptsache unterscheidet sich dieses Jahr gegen

eine Reihe früherer Jahre darin, daß der Preisstand der meisten wichtigen Artikel des Drogenhandels sich langsam zu heben begann, nachdem vorher ein kaum glaublicher Tiefstand der Preise eingetreten war. — Besonders hohe Preise erfuhren Schwefelsäure, Salmiakgeist, Blei-, Zink- und Zinnpräparate, Terpentinöl, Benzol u.; nur die Preise in Silber und Silberpräparaten sind sich immer ziemlich gleich geblieben.

In medizinischen Blüthen, Kräutern, Wurzeln und Samereien war der Ernteertrag in Deutschland sehr mangelhaft, sodaß in vielen Fällen im Auslande zur Versorgung gegriffen werden mußte. So trat sehr bald ein Mangel an Kamillen-, Schlehen-, Taubnessel-, Linden- und Arnikablüthe ein, auch Pfeffermünze und Benediktenkraut genügten der Nachfrage nicht; ebenso mangelte es an Angelika-, Mian-, Liebstock- und Baldrianwurzel.

Die Geschäftsverbindung mit Rußland wird von Jahr zu Jahr wegen der immer mehr zugespitzten Grenzplackereien unbedeutender, sodaß davon kaum noch die Rede sein kann.

## 16. Chemische Düngemittel.

Das abgelaufene Geschäftsjahr war für den Handel mit künstlichen Düngemitteln im Ganzen günstig, denn wenn auch durch den immer stärker werdenden Wettbewerb der Nutzen immer geringer wird, so entschädigt doch dafür der andauernd zunehmende Bedarf. Der spanisch-amerikanische Krieg übte insofern einen ungünstigen Einfluß auf Superphosphat aus, als die freilich bald vorübergehende Stockung in Zufuhren der Rohphosphate von Florida, Tennessee und Carolina zur Erhöhung von deren Preisen benutzt wurde, und ferner der sogenannte Thomasmehlkrieg das Hochhalten der Superphosphatpreise ermöglichte. Der Thomasmehlkrieg ist leider gänzlich zu Gunsten des Ringes der Thomasmehlfabrikanten ausgefallen, indem die Fabrikanten zwar eine kleine Preisermäßigung zugestanden haben, dagegen aber die viel werthvolleren Zugeständnisse erhielten, daß anstatt Frachtparität Dortmund, Frachtparität Rothe Erde zur Berechnung, und eine neue, für den Fabrikanten sehr viel günstigere Art der Untersuchung des Thomasmehles auf Löslichkeit zur Einführung gelangte.

Wie nicht anders zu erwarten, macht sich nach und nach immer mehr der Wettbewerb der Genossenschaften für den Handel mit Dünge- und Futtermitteln geltend. Die größeren Firmen dieses Geschäftszweiges haben darunter zwar kaum zu leiden, indem die Verluste an Abnehmern auf der einen Seite, auf der anderen durch Einkäufe, die die Genossenschaften bei ihnen machen müssen, ausgeglichen werden; dagegen trifft die kleineren Dünge- und Futtermittel-Händler der Wettbewerb der Genossenschaften schwer, und dies umso mehr, als die in ländlichen Kreisen gegen die Händler hervorgerufene

ungünstige, im Vergleich zu der für die Genossenschaften sehr günstige Stimmung, es letzteren erlaubt, mangelhafte Waaren zu liefern, die dem Händler gegenüber beanstandet werden würden. Wenn auch rückhaltslos zugegeben wird, daß die kleinen bäuerlichen Genossenschaften dem kleinen Landwirth gegenüber, der durch geringen Bedarf und mangelhafte Sachkenntniß bisher theuer und ungünstig einkaufte, ungemein günstig wirken, so genügt dieses beschränkte Geschäft den großen Genossenschaftsverbänden nicht, und sie versuchen möglichst, das ganze Düngergeschäft an sich zu reißen, wie es ihnen bereits bezüglich des Thomasmehles und Kainits so ziemlich gelungen ist.

Wie weit die Begünstigung der Genossenschaften — wozu in diesem Falle auch die deutsche Landwirthschafts-Gesellschaft zu rechnen wäre — geht, möge Folgendes beweisen:

Das Syndikat der Kaliwerke, dem auch der preußische Staat mit seinen Kaligruben angehört, gewährt auf

Kainit bei Entnahme	bis	100000	Ztr.	3 %	Rabatt
" " "	von	100002	"	200000	" 4 % "
" " "	"	200002	"	500000	" 5 % "
" " "	"	500002	"	2000000	" 6 % "

u. f. w.

Von diesem Rabatte darf der Händler unter keinen Umständen etwas an die landwirthschaftlichen Verbraucher abgeben, während dies den Genossenschaften frei steht. Die deutsche Landwirthschafts-Gesellschaft z. B., die bei ihren großen Umsätzen auf 7 % und mehr Rabatt kommt, giebt davon 1—3 % an ihre Käufer ab; hierdurch wird es nur sehr wenigen, allein mit Landwirthern arbeitenden Händlern möglich, die erste Stufe zu überschreiten, indem sie theurer, als die deutsche Landwirthschafts-Gesellschaft zu liefern vom Syndikate gezwungen sind. Wir führen dies als schlagendes Beispiel dafür an, wie unter Mithilfe des Staates die steuerfreien Genossenschaften gegenüber dem Steuern zahlenden Händler begünstigt werden.

## 17. Holzhandel.

Seit dem Jahre 1895 ist eine stetig zunehmende Besserung im Holzhandel wahrzunehmen und auch im Jahre 1898 machte sich ein Fortschreiten zum Bessern bemerkbar.

Die Holzzufuhr auf der Weichsel, die 1895 ihren niedrigsten Stand erreicht hatte, ist seitdem beständig gewachsen. Sie betrug:

1895:	1270	Trasten
1896:	1654	"
1897:	1770	"
1898:	2243	"

Trotzdem reichten die zugeführten Holzmenngen noch nicht zur Deckung des vorliegenden Bedarfes hin. Um den Letzteren zu befriedigen, bedarf es noch einer erheblichen Steigerung der Zufuhr.

Der Winter von 1897 zu 1898 ist wegen des Mangels von Frost und Schnee der Ausfuhr sehr ungünstig gewesen. Die Beförderung des Holzes zu den Ablagen gestaltete sich sehr schwierig und kostspielig. Wenn dieses Jahr trotzdem eine Mehreinfuhr von ca. 470 Traften gegen 1897 aufzuweisen hat, so ist dies in erster Linie dem Umstande zu verdanken, daß ein Theil des Holzes aus dem Grodnoer und Minsker Gouvernment, das sonst nach Tilsit und Memel ging, diesmal seinen Weg nach hier nahm, weil die Absatzverhältnisse für dieses Holz sich nach und nach zu Gunsten unseres Marktes verschoben haben. Hier bietet sich für die betreffenden Holzsorten ein weit umfangreicheres Absatzgebiet als an den Memelplätzen. Aber ein Hemmiß für die verstärkte Ueberleitung der in Betracht kommenden Holztransporte von dort nach hier bilden die ungünstigen Flößereiverhältnisse auf dem Bug, der Haupt-Zufuhrstraße für das aus den Gouvernements Minsk und Wolhynien stammende Holz. Es geht selten ein Jahr vorüber, in dem nicht auf dem Bug gerade in der verkehrsvollsten Zeit Wassermangel eintritt. So hatte die Flößerei auch im Berichtsjahre wieder unter niedrigem Wasserstande auf dem Bug sehr zu leiden. Bei normalem Wasserstande kann der Weg von Brestlitewsk bis zur Weichsel in 3 bis 4 Wochen zurückgelegt werden. In diesem Jahre betrug jedoch die Schwimmdauer der meisten Transporte 4 bis 5 Monate. Einige Transporte waren durch das niedrige Wasser auf dem Bug so aufgehalten worden, daß sie Thorn erst gegen Ende November erreichen konnten. Von hier mußten sie noch zum Theil nach Brahnau und zum Theil nach Danzig weitergefloßt werden. Es war ein glücklicher Zufall, daß dieses Holz Dank der anhaltend milden Witterung noch sein Ziel erreichen konnte. Eine größere Anzahl weiterer Transporte — etwa 60 Traften — ist von den Eigenthümern aus Furcht vor dem Eintritt des Winters auf dem Bug angestellt worden, um im nächsten Frühjahr die Reise fortzusetzen.

Auch auf anderen kleineren Nebenflüssen, wie auf dem San, dem Wiepsch und der Pilitza zc. wurden die Transporte diesmal durch Wassermangel lange Zeit aufgehalten.

Zur Besserung und leichteren Benutzung dieser Zufuhrwege könnte die russische Wasserbauverwaltung viel mehr beitragen, als ihrerseits geschieht. Die Regulirung der Wasserstraßen geht in unserem Nachbarlande nicht in dem wünschenswerthen Tempo vorwärts.

Auch diesseits der Grenze bleibt noch mancherlei zu thun übrig, um die Zufuhr für unsern Markt zu heben. So ist vor Allem zu wünschen, daß

das für Thorn in Aussicht genommene Hafenprojekt baldigst seiner Verwirklichung entgegengehen möchte. Denn ohne das Vorhandensein eines Hafens würden alle besseren Zufuhrwege uns nicht viel helfen, da das hier zu Markte kommende Holz jetzt allen Wassergefahren preisgegeben auf freiem Strome umherliegen muß, ein Uebelstand, der viele Holzhändler davon abschreckt, ihre Hölzer hierher zu leiten.

Durch Erleichterung der Holzflößerei im Stromgebiete der Weichsel, die bedauerlicher Weise nicht in der Macht unserer Staatsregierung liegt, und durch Schaffung eines gesicherten Unterkommens bei Thorn, welches letzteres der geplante Hafen gewähren würde, ist eine wesentliche Steigerung der Holzzufuhr und damit eine Verbilligung des Holzes für unsern Konsum zu erwarten. Die Holzpreise sind in diesem Jahre weiter gestiegen und haben einen für den Konsum schon unangenehm fühlbaren sehr hohen Stand erreicht. Man kann trotzdem nicht behaupten, daß das Geschäft für die Importeure besonders gewinnbringend gewesen ist. Denn die theure Winteranfuhr des Holzes von den Wäldern zu den Flüssen, und die kostspielige und zeitraubende Verflößung haben sie eines großen Theiles des erhofften Gewinnes beraubt. Es wurden folgende Preise durchschnittlich erzielt:

	1898:	1897:	
für Rundkiefern . . . . .	66 Pf.	62 Pf.	} pro Kubikfuß ab Wasser verzollt.
" Rundtannen . . . . .	58 "	56 "	
" Rundelfen . . . . .	60 "	55 "	
" Mauerlatten 5, 6, 7" stark . . . . .	68 "	65 "	
" " 8, 9, 10" " . . . . .	95 "	82 "	} pro Stück ab Wasser verzollt.
" eichene Eisenbahnschwellen 16/26 cm stark Mk. 4,50 Mk. 4,10			
" kieferne " " " " " 2,40 " 2,18			

Die im Jahre 1898 über die Grenze eingeflößten 2243 Trasten enthielten nach Schillnoer Berichten:

Stück:	Kieferne Hölzer:	Stück:	Eichene Hölzer:
	698520 Rundkiefern		12313 Rundeichen
	708078 Balken, Mauerlatten		217694 Rundschnellen
	663242 Sleepers		51026 Plancons und Ranteichen
	15200 Riegelhölzer		10985 Kreuzhölzer
	1518363 Schwellen I und II		755 Zaunpfähle
	142511 Tramwayschwellen		507397 Schwellen I und II
	23375 Bretter und Bohlen.		7700 Weichenschwellen I und II
	Tannene Hölzer:		109096 Tramwayschwellen I und II
	54410 Rundtannen		254853 Stäbe
	72774 Balken, Mauerlatten.		191941 Blamiser

Stück:
414860 Speichen
7059 Grubenhölzer
23735 halbrunde Schwellen
324 Naben
3138 Felgen.
Verschiedene Hölzer:
179972 Rundelfen

Stück:
11711 Rundeschen
1658 Rundespen
4575 Rundbirken
250 Rundrüstern
5414 Rundweißbuchen
142 Rothbuchen.

## 18. Ziegeleien.

Die Ziegelindustrie nahm in dem Berichtsjahre nicht den erhofften Aufschwung. Langsames, aber sicheres Abbröckeln der Preise brachte es zu Wege, daß die Ziegeleibetriebe zumal in Folge der ungesundeten Kreditgewährung kaum noch rentabel bezeichnet werden können. Die durch die soziale Gesetzgebung immer größer werdenden Lasten, schwierige Begeverhältnisse sowie der Mangel direkter Bahnverladungen lassen auch für die Zukunft wenig Geschäftsbelebungen erhoffen. Die hier gegen Ende des Jahres nach jahrelangen vergeblichen Anläufen endlich zu Stande gekommene Ziegelei-Vereinigung krankt zunächst noch daran, daß einzelne größere Ziegeleibetriebe sich hierzu passiv verhalten. Immerhin läßt sich schon jetzt über die Zentralisirung ein Urtheil fällen dahin, daß der Preisdrückerei ein Damm gesetzt zu sein scheint, und daß die Kreditgewährungen solide sind, was von vorurtheilsfreien Baumeistern und sonstigen Ziegelabnehmern zugestanden wird, zumal die Vereinigung den löblichen Grundsatz bethätigt, nicht etwa durch rücksichtslose Ausnutzung der Zeitverhältnisse Gewaltspreise zu erzielen, vielmehr die Bauhätigkeit durch Preise ganz ziviler Höhe rege zu erhalten.

Bei dieser Geschäftshandhabung haben sowohl die Ziegeleiinteressenten wie auch die Konsumenten keinen Anlaß die ins Leben getretene Vereinigung zu bemängeln, viel richtiger läßt sich Letztere als ein segensstiftendes Friedenswerk bezeichnen.

In der ersten Hälfte des Jahres fanden die Ziegel zu hiesigen fiskalischen und Privatbauten schlanken Absatz, was sich von der zweiten Hälfte des Jahres leider ganz und gar nicht sagen läßt. Diefierhalb bleibt ein sehr bedeutender Ziegelbestand trotz Einschränkung der Betriebe für das neue Jahr vorhanden.

Die Nachfrage nach Drainröhren und Dachsteinen war nicht besonders rege.

Es notirten:

Hintermauerungsziegel (Schluff) . . . . .	20	—	18	—	17 $\frac{1}{2}$	—	19	Mt.
(Thon) . . . . .					22 $\frac{1}{2}$	—	21	— 22 "
Klinker . . . . .							25	— 27 "
Verblender . . . . .					33	—	28	— 29 "
pro 1000 Stück ab Ziegelei.								

## 19. Holzschnidmühlen.

Die hohen Rundholzpreise, die bis zum Herbst anhielten, steigerten auch die Bauholz- und Bretterpreise. Gute Bretter (Tischler- und Fußbodenwaaren) waren begehrt und wurden schnell verkauft. Die Preise für Bauholz und geringere Bretter gingen nur wenig in die Höhe und die Nachfrage darin blieb auch mäßig. Nach Eichen, Eschen und Erken war viel Begehrt, dagegen war in anderen Laubhölzern nur wenig Umsatz zu erzielen.

## 20. Maschinenbau.

Bericht der Maschinenfabrik von Born & Schüze in Mocker.

Die Geschäftslage im vergangenen Jahre war nicht ungünstiger als im Jahre 1897. Es waren mehrere größere fiskalische sowie Arbeiten und Lieferungen für Private auszuführen, sodaß wir für unsere Arbeiter das ganze Jahr genügend Beschäftigung hatten.

Bemerkenswerth ist, daß die Hütten- und Walzwerke derartig besetzt sind, daß dieselben zur Erledigung von Aufträgen dreizehn Wochen und mehr Lieferfrist verlangen. Es erschwert dieses das Geschäft sehr und führt oft auch zu ganz bedeutenden Mehrausgaben. Die Preise für die Rohmaterialien steigen fortwährend, während es schwer hält, für die fertige Waare höhere Preise zu erzielen.

Seit dem 1. März cr. ist eine Aenderung in der Bestellung der Postfächer in der Weise eingetreten, daß die eingehenden Postfächer nicht mehr durch Boten vom Bahnhof Mocker geholt sondern durch Karriolpost von Thorn hergeschickt werden. Es hat diese Aenderung den Uebelstand, daß wir unsere ganze Post erst des Morgens erhalten, während früher ein Theil derselben bereits am Abend vorher ausgegeben wurde und noch desselben Tages erledigt werden konnte. Es ist dieses namentlich im Frühjahr bei unserem Hackmaschinengeschäft von großer Wichtigkeit. Die letzte Post geht jetzt bereits vor 8 Uhr Abends hier ab, sodaß also z. B. Briefe nach Berlin, die Abends 8 Uhr aufgegeben werden um ganze 24 Stunden später eintreffen als früher. Außerdem haben wir immer noch beschränkten Tagesdienst, sodaß alle Depeschen, die nach 12 $\frac{1}{2}$  Uhr Mittags hier eingehen, erst nach 3 Uhr Nachmittags befördert werden und meistentheils dadurch ihren Zweck ganz verfehlen.

## 21. Expeditionsgeschäft.

Das Jahr 1898 verlief für das Expeditionsgeschäft in den ersten 9 Monaten ähnlich wie im Vorjahre, wogegen es während der letzten 3 Monate in Folge der Einführung des Staffeltarifes für Stückgüter eine beträchtliche Einbuße zu erleiden hatte. Der seit einer längeren Reihe von Jahren gepflegte

Umschlagverkehr hat durch die Einführung dieses Tarifes mit einem Schlage aufgehört, wodurch der noch bestehende Sammelverkehr speziell für die Adressorte ganz unlohnend geworden ist. Lediglich die Einführung eines Tarifes mit Staffelung auch der Wagenladungsätze kann den Verlust, wenn auch nur theilweise, ersezen.

Der Verkehr nach Rußland war lebhaft wie im Vorjahre. Dagegen kann sich der Verkehr für Güter aus Rußland am hiesigen Plage durch die ungünstige Gestaltung der Tarife nicht heben. Es fehlt uns ein Reexpeditionstarif für Getreide und Futterartikel, durch welchen wir erst dem Auslande gegenüber konkurrenzfähig werden sowohl bei Lagerungen von Gütern, wie auch beim Handel.

Das Holzspeditionsgeschäft war im vergangenen Jahre sehr lebhaft, da große Holzzufuhren aus Rußland hier anlangten. Aber auch dieser Geschäftszweig kann als blühender nicht bezeichnet werden, da Erschwerungen bei der Zollabfertigung einerseits und gedrückte Provisionsätze andererseits denselben wenig lohnenswerth machen.

Der Schifffahrtsverkehr auf der Weichsel litt durch schlechten Wasserstand und großem Mangel an zu verladenden Gütern. Letzterer Umstand wird sich in der Folge noch mehr bemerkbar machen, da beabsichtigt wird, Zucker zur Ausfuhr über See in den Spezialtarif III zu versehen, wodurch der Schifffahrt sowohl wie auch dem hiesigen Expeditionshandel ein schwerer Schlag zugefügt werden würde.

## 22. Thorner Cementwaaren- und Kunststeinfabrik.

Die Fabrik hat im verflossenen Jahre am Ort selbst nur geringen Absatz gehabt, umso mehr als trotz annähernd gleicher bzw. billigerer Preisstellung für städtische Lieferungen auswärtige Fabrikate bevorzugt wurden. Dagegen hat sich das Geschäft durch Aufträge nach außerhalb — Zuckersabrik Strassburg Uckermark, Stärkesabrik Bentschen, Zuckersabrik Culmsee, Magistrat Culmsee u. s. w. — nicht ungünstig gestaltet, sodaß die ständigen Arbeiter im Allgemeinen hinreichend beschäftigt werden konnten.

## 23. Kolonialwaaren.

### Kaffee.

Im Berichtsjahre hat dieser Artikel, besonders in den geringen Qualitäten wie Campinas und Santos seinen niedrigen Preisstand, welchen er am Ende des Vorjahres erreichte, beibehalten und trotzdem der Konsum sich wohl in Folge dieser billigen Preise im Allgemeinen etwas hob, war von einer größeren Belebung des Geschäfts doch nicht viel zu bemerken. Bessere feinere Qualitäten wie Javas und Ceylons haben auch im vergangenen Jahre

ihren verhältnißmäßig hohen Preisstand behaupten können. Am hiesigen Platz wurden dem Publikum schon gebrannte Kaffees mit 0,70 Mk. und 0,80 Mk. pro Pfund geboten, ein Preisstand wie wir ihn schon seit Jahrzehnten nicht zu verzeichnen gehabt haben.

### **Reis.**

Dieser Artikel, der als allgemeines Nahrungsmittel, besonders für die weniger bemittelten Bevölkerungsklassen zählt, hat seinen hohen Preisstand, den er am Ende des vorigen Jahres erreichte, während des ganzen Jahres festhalten können, in Folge der geringen Ernten in den Reis erzeugenden Ländern. Der Verbrauch hat daher auch keine Zunahme sondern eher eine Abnahme erfahren. Die Nachfrage nach diesem Artikel war auch nur gering, da wir in unserm Bezirk eine recht gute Ernte in Kartoffeln und Hülsenfrüchten hatten und dieselben dann den Reisverbrauch wesentlich einschränken.

### **Schmalz.**

Auch in dem Berichtsjahre hat der Preis für amerikanisches Schmalz sowie für sogenanntes Bratenschmalz denselben niedrigen Preisstand festhalten können wie im Vorjahre und war daher eine wesentliche Zunahme des Verbrauchs zu bemerken. Die Verbraucher dieses Artikels sind hauptsächlich auch die weniger bemittelten Bevölkerungsklassen, denen der billige Preis sehr zu Statten kam, da inländisches Schweinefleisch und Schweineschmalz in Folge des immer noch bestehenden Schweineimportverbots verhältnißmäßig hoch im Preise waren.

### **Petroleum.**

Trotz der großen Anstrengungen, die gemacht wurden dem russischen Petroleum mehr Eingang hier zu verschaffen, ist es bisher doch nicht gelungen dem amerikanischen Petroleum den hiesigen Markt zu entreißen. Die Preise für amerikanisches Petroleum waren das ganze Jahr hindurch durchweg niedrige zu nennen und der Verbrauch bewegte sich auch in den Grenzen des Vorjahres. Im Laufe des Jahres sind von der russischen Naphta-Import-Gesellschaft Versuche gemacht das russische mit dem amerikanischen Petroleum zur Hälfte zu mischen und unter der Bezeichnung „Meteoröl“ in den Handel zu bringen, um so dem russischen Petroleum mehr Eingang zu verschaffen; nennenswerthe Erfolge sind aber bisher nach dieser Richtung hin noch nicht zu verzeichnen gewesen.

### **Rübenkrende.**

Leider können wir über diesen Artikel auch nur berichten, daß sich die Verhältnisse während des Berichtsjahres gegen das Vorjahr nicht geändert haben. Auch im verflossenen Jahre waren die Preise so gedrückt und niedrig, daß die Fabrikanten kaum auf die Herstellungskosten kamen. Obgleich die

Fabriken des Bezirks das hergestellte Quantum ziemlich verkauft haben, so waren höhere Preise doch nicht zu erzielen weil eben noch immer eine Ueberproduktion in diesem Fabrikat vorhanden ist.

## 24. Weinhandel.

Besentliche Veränderungen im Weinhandel während des Berichtsjahres sind nicht in die Erscheinung getreten. Der Absatz in kleinen und mittleren Mosel- sowie rothen Bordeaux-Weinen hielt sich in den Grenzen des Vorjahres — in besseren und feinen Weinen älterer Jahrgänge zeigte sich regere Nachfrage; auch hat der Export nach Rußland einen, wenn auch nur sehr kleinen, Aufschwung genommen. Rhein-Weine blieben wenig begehrt, obgleich dieselben in den kleinen und mittleren Lagen eigentlich den Vorzug vor den sogenannten kleinen Mosel-Weinen verdienen.

Was wir über die bestehenden Erschwernisse im Versandt der Weine während der Wintermonate im vorjährigen Bericht ausführten, müssen wir auch für dies Berichtsjahr wiederholen. Der Wunsch, den Weinsendungen während der Wintermonate einen beschleunigten Transport angedeihen zu lassen, ist leider unerfüllt geblieben.

Der Ausfall der Weinlese in den verschiedenen Produktionsländern gewährt kein erfreuliches Bild; sowohl im Weingebiet der Mosel, des Rheines als auch in der Pfalz hat das lang anhaltende regnerische Wetter während der Sommermonate die anfänglichen guten Aussichten auf eine reiche Ernte gänzlich vernichtet. Zahlreiche Insekten aller Art, begünstigt in ihrer Entwicklung durch die ungewöhnliche Feuchtigkeit, zerstörten die Blüthen und richteten auch später unter den Trauben große Verheerungen an. Die Monate September und Oktober, die sonnige Tage brachten, konnten nicht mehr nachholen, was die Vorgänger versäumt hatten. Die 1898er Ernte ist daher als eine Mißernte zu bezeichnen, deren Ertrag nicht mehr als  $\frac{1}{8}$ — $\frac{1}{6}$  Herbst ergeben hat. Im Vordergrund des Interesses stehen die Weine der 1893er 1895er und 1897er Jahrgänge, die eine hervorragende Entwicklung nahmen, und daher auch hoch im Preise stehen. Die 1897er Mosel-Weine, welche viel Feines zeigen, erzielten auf den im Frühjahr 1899 in Trier stattgehabten Versteigerungen sehr hohe Preise, und es zeigt sich, daß gute Mosel-Weine immer mehr einen Modeartikel bilden.

Die Ernteberichte des Auslandes lauten günstiger; namentlich in Frankreich waren die Witterungsverhältnisse besser, auch blieb der Weinstock von Krankheiten verschont, sodas reife und gesunde Weine erzielt worden sind. In ganz Frankreich sind 37 Millionen Hektoliter gewachsen; im Departement der Gironde ist das Ergebnis geringer als die mittlere Produktion von circa 250000 Tonneaux, was um so mehr ins Gewicht fällt, als die ganz

unzureichende 1897er Lese bereits einen merklichen Ausfall ergeben hatte. Die Qualität der 1898er Weine der Gironde wird sehr verschieden beurtheilt — allgemeines Vertrauen finden sie nicht, und besonders Deutschland zeigt ihnen gegenüber große Zurückhaltung.

Von älteren Weinen sind die 1888er und 1893er als sehr reussirte Weine zu bezeichnen, und erfreuen sich dieselben einer lebhaften Nachfrage.

## 25. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle.

Nachdem wir in den letzten Jahren über einen schleppenden Geschäftsgang in der Stabeisen-, Eisenwaaren- und Metall-Branche berichten mußten, haben wir erfreulicher Weise in diesem Berichtsjahre einen allgemeinen Aufschwung in allen Zweigen dieser Branche zu verzeichnen. Der niedrige Preisstand und der schleppende Geschäftsgang der letzten Jahre bedeutete sowohl für alle Werke, wie auch für den Händler ein Arbeiten ohne Lohn. Um diesem unerquicklichen Zustande ein Ende zu machen, entschlossen sich die Werke zu Anfang 1898 zunächst kleine Preiserhöhungen für Konstruktions- und Handelseisen, Bleche, Träger u. eintreten zu lassen. Diese Preiserhöhungen waren um so gerechtfertigter, als die vielen Neubauten von Schiffen, Eisenbahnen u. für das In- und Ausland und andere bedeutende Unternehmungen in der gesammten Industrie den Werken Aufträge zuführten, wie solche seit langen Jahren nicht zu verzeichnen waren und zu deren Erledigung die Werke ihre Leistungsfähigkeit aufs Aeußerste anspannen mußten.

Wenn zu Anfang des Jahres 1898 die deutschen Werke auch noch viel mit der Konkurrenz von Amerika, welches Land einen ungeahnten Aufschwung in der Eisenindustrie erreicht hat, zu rechnen hatten, so kam später auch der Wettbewerb von dieser Seite außer Frage, da Amerika in Folge der politischen Ereignisse des Jahres 1898 vollauf damit zu thun hat, die Ansprüche des eigenen Landes zu befriedigen.

Trotz dieser günstigen Verhältnisse haben die Eisenwerke, die zu Verbänden wohl organisiert sind, die Lage nicht durch auffallende, sprungweise Preistreiberereien beunruhigt, sondern erfreulicher und vernünftiger Weise nur Erhöhungen vorgenommen, welche dem Beschäftigungsgrade der Werke entsprachen.

Was wir im Vorstehenden von der Lage des Marktes in Stabeisen, Blechen, Trägern u. sagten, gilt auch für alle übrigen Artikel der Eisenbranche, insbesondere aber für Draht und Drahtstifte. Der Metallmarkt zeigt ebenfalls eine ganz bedeutende Aufwärtsbewegung der Preise. Insbesondere sind davon die Metalle: Kupfer, Zinn und Zink betroffen, wohl hauptsächlich in Folge des großen Bedarfs in diesen Artikeln der kolossal entwickelten Elektrizitäts-Industrie.

Wir geben nachstehend eine Aufstellung der Preise, welche für die in Frage kommenden Artikel, im Vergleich zu denen des Vorjahres, am Schlusse des Jahres 1898 von hiesigen Großhändlern notirt wurden:

Stabeisen	16,00	Mk. p. 100 kg	gegen	13,50	Mk. im Vorjahre
<b>T</b> Träger	14,50	" " " "	"	13,50	" " "
Grobbleche	17,00	" " " "	"	15,50	" " "
Feinbleche	18,00	" " " "	"	15,75	" " "
Drahtnägel	20,00	" " " "	"	16,50	" " "
Blei in Mulden	35,00	" " " "	"	31,00	" " "
Zinkbleche	60,00	" " " "	"	44,00	" " "
Zinn in Blöcken	190,00	" " " "	"	135,00	" " "

Daß die geschilderten Verhältnisse dem gesammten Großhandel der Eisenbranche zu Gute gekommen sind, ist selbstverständlich. Auch der Thorner Großhandel würde mit Befriedigung auf das abgelaufene Geschäftsjahr zurückblicken können, wenn derselbe nicht unter der Ungunst der immer stärker auftretenden Konkurrenz in Danzig, Königsberg und Bromberg zu leiden hätte, welche in Folge besserer Verbindungen per Bahn und per Wasser den Vortheil günstigerer Frachtverhältnisse gegenüber Thorn nach besten Kräften auszunutzen bemüht ist und den Thorner Handel in dem Feld seiner Thätigkeit immer mehr bedrängt. Die Bahnstrecke Bromberg—Schönsee, über Culmsee, entzieht dem Thorner Handel zu Gunsten Brombergs einen Theil der Kundschaft aus Stadt und Land und wenn der Bahnbau Anislaw—Kulm fertig sein wird, so dürften die geschäftlichen Beziehungen, welche Thorn bisher mit der Stadt Kulm hatte, ebenfalls ihr Ende erreicht haben. — Wenn in Folge dieser ungünstigen Verhältnisse für unsere Stadt sowohl der Groß- wie auch der Kleinhandel über wesentlich größere Umsätze nicht berichten kann, so kam doch die Festigkeit des Marktes und die allgemeine Preisaufbesserung in der Stabeisen- und Eisenwaarenbranche auch den hiesigen Händlern zu Statten.

Die ungünstigen Handelsbeziehungen zu Russisch-Polen haben für unsere Branche auch nicht die geringste Besserung aufzuweisen.

## 26. Sämereien.

Das Sämereigeschäft an unserem Platze, über welches wir bereits im vorigen Jahre ungünstig berichten mußten, hat sich in diesem Berichtsjahre für die hiesigen Händler noch weiter verschlechtert.

Das System der Landwirthe, den Bedarf an Saatgut durch gegenseitigen Austausch oder durch Genossenschaften, Vereine u., möglichst unter Vermeidung der Vermittelung von Händlern zu decken, hat zu folgenden, für den hiesigen Handel ungünstigen Verschiebungen geführt. Die Centralstelle der Raiffeisen-Genossenschaften in Danzig, welche die ihr überwiesenen Aufträge

an Saatgut aus dem Angebot der Produzenten nur zum kleinen Theile auszuführen vermochte, war mit ihrem Hauptbedarf doch schließlich auf Lieferungen von Händlern zc. angewiesen. Dadurch, daß diese Lieferungen jedoch Danzigs Händlern und denjenigen der großen Plätze Berlin, Stettin, Hamburg übertragen wurden, ist den hiesigen Händlern der Verkehr mit den Landwirthen unseres Kreises entzogen worden. Das Geschäft in Sämereien blieb in Folge dessen in der Hauptsache auf den Verkehr mit den Händlern in der Provinz und den größeren Städten beschränkt. Da die hier aus der Provinz und aus Russisch-Polen an den Markt gebrachten Klee-, Gras- und Futterrüben-Sämereien zum größten Theil durch Vermittelung hiesiger Händler wieder ihren Abzug nach den großen Handelsplätzen fanden, so glauben wir nicht mit Unrecht behaupten zu können, daß die Landwirthe unseres Kreises nicht zu ihrem Vortheil einen Theil ihres Bedarfs in dem hier zum Verkaufe gelangten und nach Danzig und den größeren Handelsplätzen weiter beförderten Saatgut auf Umwegen in hiesiger Waare geliefert erhalten haben werden.

In Rothklee war das Angebot aus unserer Provinz sehr gering und bestand zum größten Theil aus zwar grobkörnigen, aber schlecht gereinigten, stark mit Wegebreit besetzten Parthieen. Die hiesige, recht lebhaftere Nachfrage mußte durch Bezüge aus Schlesien und Böhmen gedeckt werden. Amerikanischer Rothklee blieb nach wie vor vernachlässigt. Die während der Saison gestiegenen Preise behaupteten sich bis zum Schluß; die Borräthe wurden vollständig geräumt. Für inländischen Rothklee wurden je nach Qualität gezahlt 40—52 Mk., für amerikanischen Rothklee 32—40 Mk. pro 50 kg.

Für Weißklee war nur in schöner, reiner, hellfarbiger Waare Nachfrage. Das Angebot aus unserem Kreise und Russisch-Polen bestand hauptsächlich aus in Farbe und Reinheit minderwerthigen Qualitäten, die ebenso, wie die aus dem Vorjahre herübergenommen großen Parthieen, unverkäuflich blieben. Für feine Qualitäten wurden gezahlt 45—50 Mk., für gutmittlere Qualitäten 25—30 Mk. pro 50 kg.

Schwedenklee blieb in diesem Jahre bei gedrückten Preisen vernachlässigt; Angebot und Nachfrage hielten sich in bescheidenen Grenzen. Der kleine Bedarf in guter seidfreier Waare mußte, da aus hiesiger Gegend nur untergeordnete Qualitäten, ohne Garantie für Freisein von Klee-seide, angeboten wurden, in amerikanischer Waare gedeckt werden. Es wurden für feine Qualitäten 40—45 Mk. pro 50 kg gezahlt.

Gelbklee. Auch in diesem Artikel war Angebot und Nachfrage sehr gering. Feine Qualitäten mußten aus Thüringen bezogen werden und wurden dafür 16—17 Mk. pro 50 kg gezahlt.

Bokharaklee und Steinklee blieben ohne Angebot und Nachfrage.

**Wundklee.** Es stellte sich bald heraus, daß in diesem Artikel im In- und Auslande eine Mißernte zu verzeichnen war. Die guten, aus dem Vorjahre herübergenommenen Qualitäten wurden schnell vergriffen. Für gute, neue Waare, die schwer erhältlich war, mußte der hohe Preis von 65—70 Mk. pro 50 kg angelegt werden.

Luzerne war nur in echter Provence-Waare gefragt, für welche, wie im Vorjahre 55—60 Mk. pro 50 kg gezahlt wurde. Amerikanische Luzerne, von Hamburg lebhaft angeboten, blieb trotz der schönen Dualität und des dabei billigen Preises von 36—40 Mk. pro 50 kg vernachlässigt.

**Thymothee.** Die Nachfrage in diesem, sonst recht gangbaren Grassamen entsprach in keiner Weise den gehegten Erwartungen. Die Preise für Thymothee amerikanischen Ursprungs waren noch niedriger, als im Vorjahre. Ostpreußen, welches in den früheren Jahren den Bedarf mit seinem Angebot in inländischer Saat reichlich zu decken vermochte, hatte in diesem Jahre eine nur schwache Ernte in meist stark befehter Waare. Hellfarbige, unkrautfreie Saaten mußten aus Schlesien bezogen werden und stellten sich dieselben frei hier auf 22—24 Mk. pro 50 kg, amerikanisch Thymothee auf 18—19 Mk. pro 50 kg.

Ueber englisches und italienisches Raygras, welches in schöner schwerer Qualität von England reichlich und zu noch niedrigeren Preisen, als im Vorjahre, angeboten wurde, müssen wir leider auch in diesem Jahre ungünstig berichten. Der Rückgang in Thymothee und Raygras, diesen für unsere Wiesenkultur so wichtigen Gräsern, kennzeichnet die wenig erfreuliche allgemeine Lage des Sämereingeschäfts am hiesigen Platze. Auch in den übrigen Grassämereien bewegte sich das Geschäft in den bescheidensten Grenzen. Englisches und auch italienisches Raygras stellte sich verzollt, frei hier, für schwere Dualität auf 11—12 Mk. pro 50 kg.

In amerikanischem Pferdezahnsaatmais kamen einige größere Umsätze nach Russisch-Polen zu Stande, auch war die Nachfrage für den heimischen Bedarf recht lebhaft, sodaß mit den vorhandenen Borräthen vollständig geräumt werden konnte. Die Preise stellten sich für die ersten Bezüge verzollt auf 7,25—7,50 Mk. pro 50 kg.

In Futterrunkelrübensamen war die Ernte in Sachsen eine so geringe, daß die Züchter und Großhändler dieser Provinz zur Deckung ihres Bedarfes auf die Läger vorletzter Ernte zurückgreifen mußten. Es wurde damit auch den hiesigen Händlern Gelegenheit geboten, mit nicht unbedeutenden, aus dem Vorjahre herübergenommenen Borräthen zu räumen. Die Züchter der hiesigen Gegend erzielten bei dem Mangel an Waare neuer Ernte, insbesondere für den beliebten Eckerdörfer den ansehnlichen Preis von 60—70 Mk., für Oberndörfer 25 Mk. pro 50 kg.

Seradella. Dieser Artikel, welcher im Vorjahre anfänglich den hohen Preis von 10 bis 12 Mk. pro 50 kg erzielte, gegen Ende der Saison aber bei immer stärkerem Angebot selbst zu niedrigeren Preisen unverkäuflich blieb und zu Lager genommen wurde, setzte in diesem Jahre bei guter Nachfrage und mäßigem Angebot mit 6 bis 7 Mk. pro 50 kg ein. Gegen Ende der Saison wurde jedoch das Angebot dringender, die Nachfrage ließ ganz unerwartet plötzlich nach und da auch zu ermäßigten Preisen Nichts unterzubringen war, so waren unsere Händler wiederum gezwungen, mit den unverkauften Parthien zu Lager zu gehen.

Auf die Erweiterung des Eisenbahnnetzes in unserem Kreise mit direkten Verbindungen nach Thorn, auf ein energisches, durch Kapital unterstütztes Vorgehen im Wettbewerb mit den größeren Handelsplätzen, auf eine Besserung des Geschäftsverkehrs mit unseren Landwirthen und schließlich auf eine Ausdehnung der Handelsbeziehungen mit Russisch-Polen beruhen die Hoffnungen unserer Händler für die Hebung des seit einigen Jahren zurückgegangenen Handels in Sämereien.

## 27. Kohlen.

Auch in diesem Jahre haben wir über eine weitere Zunahme des Verbrauches obereschlesischer Steinkohlen am hiesigen Plage zu berichten. In der Hauptsache dürfte der Mehrverbrauch wohl auf den zwar milden, aber andauernden Winter, auf eine größere Regsamkeit in den industriellen Betrieben unseres Kreises und auch auf den stärkeren Weichsel-Dampfschiffverkehrsverkehr zurückzuführen sein.

Tariffätze und Grubenpreise haben zwar in diesem Berichtsjahre keine Veränderung erfahren, doch stehen bei der außerordentlichen Entwicklung sämtlicher Industriezweige, technischer und elektrischer Betriebe Deutschlands und dem damit zusammenhängenden ungewöhnlich großen Mehrbedarf an Kohlen nicht nur für obereschlesische und westfälische, sondern allgemein für sämtliche Kohlenarten des In- und Auslandes unzweifelhaft Preis-erhöhungen bevor.

Der Bezug englischer Kohlen für Maschinenfeuerungen ist weiter zurückgegangen, dagegen dürften die Zufuhren von englischer Gaskohle für unsere Gasanstalt, die ihren Betrieb erweitert hat, für englische Schmiedekohlen und Ziegeleikohlen gegen das Vorjahr eine Erhöhung von ca. 20000 Ztr. erfahren haben.

Wenn auch der Mehrbedarf an Kohlen am Plage nicht ohne günstigen Einfluß auf den hiesigen Kohlenhandel geblieben sein kann, so wollen die Klagen der Groß- und Kleinhändler über gedrückte Preise und geringen Verdienst nicht verstummen.

Prima oberschlesische Stück-, Würfel- und Rußkohlen stellten sich für den Sommerbezug bei einem Frachtsatz von 79,2 Pf. pro 100 kg und einem Grubenpreise von 84 bis 86 Pf. pro 100 kg auf 83 Pf. pro Ztr. frei Bahn hier.

## 28. Bau- und Verwaltungsbericht über die Stadtbahn Briesen.

Im Herbst 1893 wurde der Bau einer normalspurigen Eisenbahn mit Dampftrieb von Bahnhof Briesen bis zu der  $3\frac{1}{2}$  km entfernten Stadt Briesen beim Kreis = Ausschuss angeregt und nach eingehender Prüfung der vorgelegten Rentabilitätsberechnung Seitens des Kreis = Ausschusses in der Sitzung am 18. November 1893 beschlossen, für diese Bahnanlage einen Kostenvoranschlag anfertigen zu lassen.

Das hierauf von der Ostdeutschen Kleinbahn = Aktien = Gesellschaft zu Bromberg aufgestellte Bauprojekt schloß mit einer Summe von 198000 Mk. ab. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten erkannte unterm 21. Mai 1896 das Bahnunternehmen als Kleinbahnunternehmen an, und die hierauf eingeleiteten Verhandlungen betreffend die Gewährung einer Staats- und Provinzial = Beihilfe führten zu dem Resultat, daß der Staat ein Viertel der Baukostensumme dem Kreise gewährte und der Provinzial = Ausschuss sich bereit erklärte 1 % Zinsen der zur Deckung dieses Bahnbaues erforderlichen Kosten im Betrage von 198000 Mk. zu garantiren.

Der Bau der Bahn wurde am 15. August 1897 begonnen und am 1. April 1898 der Betrieb eröffnet.

Die normalspurige Bahn hat einschließlich der Nebengeleise eine Länge von 3980 m und führt den amtlichen Namen „Stadtbahn Briesen“. An rollendem Betriebsmaterial besitzt die Bahn zwei Motorwagen, welche die Firma Beuschelt & Co. in Grüneberg i. Schl. geliefert hat. Dieselben enthalten zwei heizbare Personenabtheile III., einen Abtheil II. Klasse, einen heizbaren Packraum und einen Abtheil für die Postbeförderung. Die Waggons der Staatseisenbahn werden von diesen Motorwagen direkt auf die Geleise der Stadtbahn übernommen und auf diesen bis zum Stadtbahnhof in Briesen geführt.

Der elektrische Betriebsstrom wird von der Seitens der Nordischen Elektrizitäts = Aktien = Gesellschaft zu Danzig errichteten elektrischen Kraftstation, welche gleichzeitig die Stadt Briesen mit elektrischem Licht versorgt, vertragsmäßig derart geliefert, daß die Betriebskraft für die gleichzeitige Fortbewegung von drei beladenen Waggons zu 10000 kg ausreicht.

An Beamten sind angestellt, ein Stationsvorsteher, zwei Zugführer, ein Bureauarbeiter und ein Stationsarbeiter.

Die Betriebsleitung liegt in den Händen der Bauunternehmerin, der Ostdeutschen Kleinbahn-Aktien-Gesellschaft zu Bromberg, welche als Entgelt für die Betriebsleitung vertragsmäßig 10 % des sich am Jahreschluß ergebenden Ueberschusses der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben zu fordern hat.

An Personenzügen verkehren täglich 9 Züge von dem Stadtbahnhofe zum Staatsbahnhof und ebenso viel in umgekehrter Richtung. Die Güterzüge werden nach Bedarf abgelassen.

Der Personen-Tarif ist wie folgt festgesetzt:

Das Fahrgehd beträgt in der II. Wagenklasse 30 Pf., in der III. Wagenklasse 20 Pf. für jede Person und Fahrt.

Kinder bis zum vollendeten 4. Lebensjahre, für welche ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, werden frei befördert.

Für die Beförderung von Gütern und Vieh werden erhoben:

für Eilstückgut 40 Pf. pro 100 kg

für Frachtstückgut 20 Pf. pro 100 kg.

Zur Berechnung kommen in jedem Falle mindestens 50 kg.

Für Wagenladungen werden erhoben:

für Wagenladungen bis 105 Ztr. einschließlich . . . . .	3	Mt.
für solche über 105 Ztr. bis 210 Ztr. . . . .	4	"
für solche über 210 Ztr. . . . .	5	"
für Viehsendungen ohne Rücksicht auf die Anzahl der Thiere pro Waggon . . . . .	4	"

Diese Sätze haben sich als ausreichend und den Verhältnissen entsprechend bis dahin bewährt.

Für den Personenverkehr ist inzwischen insofern eine Erleichterung eingeführt, als Zeitkarten und Schülerkarten mit ermäßigtem Tariffatz ausgegeben werden.

Der Verkehr auf der Stadtbahn Briesen hat sich über Erwarten schnell entwickelt.

Wie aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich ist, hat die Stadtbahn bereits in der kurzen Zeit ihres Bestehens Ueberschüsse geliefert. Dieselben haben nach den vorläufigen monatlichen Feststellungen betragen:

		Einnahme:	Ausgabe:	Ueberschuß:
a. im Monat April	1898:	2280,20 Mt.	903,38 Mt.	1376,82 Mt.
b. " " Mai	"	2075,80 "	655,98 "	1419,82 "
c. " " Juni	"	1901,90 "	1611,20 "	290,70 "
d. " " Juli	"	2165,85 "	980,98 "	1184,87 "
e. " " August	"	2219,65 "	1225,94 "	993,71 "
f. " " September	"	2646,66 "	897,82 "	1748,84 "

	Einnahme:	Ausgabe:	Ueberschuß:
g. im Monat Oktober 1898:	2738,30 Mk.	1370,86 Mk.	1367,44 Mk.
h. " " November "	2607,88 "	1927,01 "	680,87 "

Hiernach erscheint schon jetzt die garantierte Verzinsung und Amortisation des Baukapitals ( $3\frac{1}{2}\%$  Zinsen und  $\frac{1}{2}\%$  Amortisation von 198000 Mk. = 7920 Mk.) gesichert.

Inzwischen hat, um den Verkehrsansprüchen zu genügen, eine Verstärkung des rollenden Betriebsmaterials durch Anschaffung eines Gütermotowagens zum Preise von rund 22000 Mk. erfolgen müssen, da die Trennung des Güter- und Personenverkehrs sich als unabweisbar herausstellte. Ferner erforderte eine inzwischen bereits ausgeführte Verlängerung der Ladestraße und die elektrische Beleuchtungsanlage auf dem Stadtbahnhof einen Aufwand von rund 7000 Mk., sodaß das Anlagekapital sich auf rund 227000 Mk. erhöht hat.



## Statistik.

## Nachweisung

über den telegraphischen Verkehr der Telegraphenanstalten des Kreises Thorn und derjenigen des Kreises Briesen (Wpr.), die früher zum Kreise Thorn gehört haben, für das Jahr 1898.

Name der Telegraphen-Anstalt.	Bei der Anstalt sind:			Bemerkungen.
	Telegramme aufgegeben		Telegramme angekommen (inländische und ausländische)	
	inländische Stüd.	ausländische Stüd.		
Gulmsee . . . . .	7912	105	8422	
Elgiszewo . . . . .	91	—	92	
Gremboczyn . . . . .	283	—	240	
Heimfoot . . . . .	315	—	508	
Leibitsch . . . . .	727	7	913	
Mocker . . . . .	1241	5	2239	
Mawra . . . . .	436	13	581	
Neugrabia . . . . .	430	1	453	
Niecywienc . . . . .	171	1	206	
Ostaszewo . . . . .	489	1	1082	
Ottlotschin . . . . .	1164	68	324	
Papau . . . . .	192	1	179	
Penjau . . . . .	276	—	297	
Podgorz . . . . .	2778	354	3704	
Rossgarten . . . . .	115	—	197	
Rynsk . . . . .	282	—	434	
Schillno . . . . .	851	—	470	
Schönsee 1 . . . . .	2484	27	2780	
Schönsee 2 . . . . .	1892	8	803	
Schönwalde . . . . .	52	—	85	
Schwirsen . . . . .	334	1	477	
Siemon . . . . .	171	—	241	
Swierzynko . . . . .	230	—	326	
Thorn (Tel.-Amt) . . . . .	52580	7038	53692	
Thorn 2 (Bahnhof) . . . . .	4501	286	2345	
Thorn 3 (Bromb. Vorstadt)	3907	88	5003	
Insgesammt	83904	8004	86103	
	91908			

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 1 in Thorn für 1898.

### A. Brief-Verkehr.

- |   |         |        |
|---|---------|--------|
| 1. Eingegangene Brieffsendungen . . . . . | 3269214 | Stück. |
| 2. Aufgegebene Brieffsendungen . . . . .  | 2969070 | "      |

### B. Packet- und Geld-Verkehr.

- |  |        |                   |
|--|--------|-------------------|
| 1. Eingegangene Packet- und Geldsendungen. |        |                   |
| a. Packete ohne Werthangabe                | 273790 | Stück.            |
| b. Packete mit Werthangabe                 | 4521   | " mit 2987003 Mk. |
| c. Briefe mit Werthangabe                  | 15666  | " " 32036970 "    |
| 2. Aufgegebene Packet- und Geldsendungen.  |        |                   |
| a. Packete ohne Werthangabe                | 124848 | Stück.            |
| b. Packete mit Werthangabe                 | 1822   | " mit 1705392 Mk. |
| c. Briefe mit Werthangabe                  | 10110  | " " 11353530 "    |

### C. Postnachnahme-Verkehr.

- |   |        |        |
|---|--------|--------|
| 1. Eingegangene Nachnahmeforderungen.   |        |        |
| a. Nachnahme-Pakete . . . . .           | 14532  | Stück. |
| b. Nachnahme-Briefforderungen . . . . . | 14688  | "      |
| c. Gesamt-Nachnahmebetrag . . . . .     | 642840 | Mk.    |
| 2. Aufgegebene Nachnahmeforderungen.    |        |        |
| a. Nachnahme-Pakete . . . . .           | 4483   | Stück. |
| b. Nachnahme-Briefe . . . . .           | 12904  | "      |
| c. Gesamt-Nachnahmebetrag . . . . .     | 323524 | Mk.    |

### D. Postauftrags-Verkehr.

- |                                       |      |  |
|---------------------------------------|------|--|
| 1. Eingegangene Postaufträge          | 7708 | Stück über 1 243 853 Mk.,<br>darunter 77 Stück zur Wechsel-Accept-Einholung. |
| 2. Aufgegebene Postaufträge . . . . . | 2429 | Stück.   |

### E. Postanweisungs-Verkehr.

- |                                |        |  |   |         |       |   |
|--------------------------------|--------|--|---|---------|-------|---|
| 1. Eingezahlte Postanweisungen | 131855 | Stück über 7805696 Mk.,<br>davon telegraphische Postanweisungen 89 | " | "       | 14121 | " |
| 2. Ausgezahlte Postanweisungen | 117279 | "  | " | 6381448 | "     | " |

## F. Zeitungs-Verkehr.

1. Beim Verleger bestellte Zeitungs-Exemplare . . . . .	4600	Stück.
2. Abgesandte Zeitungs-Nummern . . . . .	1363160	"
3. Von den Verlags-Postanstalten empfangene Zeitungs- Exemplare . . . . .	2424	"
4. Desgleichen Zeitungs-Nummern . . . . .	601532	"
5. Abgesandte außergewöhnliche Zeitungs-Beilagen . . .	37940	"

## G. Reise-Verkehr.

Zahl der mit den Posten abgereisten Personen . . . . . 278.

Anmerkung: In den vorstehenden Zahlenangaben befinden sich auch diejenigen der zum hiesigen Postamt gehörigen Zweigstelle in Thorn 3.

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts 2 in Thorn (Bahnhof) für 1898.

### A. Brief-Verkehr.

1. Eingegangene Brieffendungen . . . . .	96 642 Stück.
2. Aufgegebene " . . . . .	49 4026 "

### B. Packet- und Geldverkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.	
a. Packete ohne Werthangabe	16 464 Stück.
b. " mit " . . . . .	111 " mit 3 552 Mk.
c. Briefe " " . . . . .	160 " " 368 000 "
2. Aufgegebene dergleichen Sendungen.	
a. Packete ohne Werthangabe	4 930 Stück.
b. " mit " . . . . .	31 " "
c. Briefe " " . . . . .	190 " mit 154 280 Mk.

### C. Nachnahme-Verkehr.

Eingegangene Nachnahmesendungen.

a. Nachnahme-Packete . . . . .	423 Stück.	} Betrag 20 847 Mk.
b. " Briefe . . . . .	465 " "	

### D. Postauftrags-Verkehr.

Eingegangene Postaufträge 93 Stück mit 53 475 Mk.

### E. Postanweisungs-Verkehr.

1. Eingezahlte Postanweisungen	4 769 Stück mit 115 861 Mk.
2. Ausgezahlte " . . . . .	4 980 " " 98 978 "

### F. Zeitungs-Verkehr.

1. Durch Vermittelung des Post- amts bestellte russische Zeitungen	38 Exemplare mit 9579 Nummern.
2. Eingegangene Zeitungen	340 " " 80 556 "

### G. Durchgangs-Verkehr.

Umgearbeitete Packet- und Geldsendungen.

a. Packete ohne Werthangabe . . . . .	1 364 272 Stück.
b. " mit " . . . . .	14 976 "
c. Briefe " " . . . . .	75 296 "

Das Postamt vermittelt den Verkehr mit Polen und Südrußland und leitet den Post-Dienstbetrieb auf der Strecke Thorn-Marienburg.

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Moser (Westpr.) für 1898.

### A. Brief-Verkehr.

Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Briessendungen . . . . .	insgesamt	157 742	Stück.
Aufgegebene dergleichen Sendungen . . . . .	"	104 000	"

### B. Paket- und Geld-Verkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie Paket- und Geldsendungen.			
a. Pakete ohne Werthangabe	7 496	Stück.	
b. Briefe mit " "	420	"	mit 1 560 300 Mk.
c. Pakete " " "	63	"	" 50 841 "
2. Aufgegebene dergleichen Sendungen.			
a. Pakete ohne Werthangabe	4 169	Stück.	
b. Briefe mit " "	214	"	mit 1 10 210 Mk.
c. Pakete " " "	5	"	" 8 177 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmesendungen.			
a. Nachnahme-Briefe . . . . .	1 125	Stück.	} Betrag 23 750 Mk.
b. " Pakete . . . . .	1 375	"	
2. Aufgegebene dergleichen Sendungen.			
a. Nachnahme-Briefe . . . . .	884	"	} Betrag 5 700 Mk.
b. " Pakete . . . . .	52	"	

### D. Postauftrags-Verkehr.

1. Eingegangene Postaufträge	246	Stück	über 180 318 Mk.
2. Aufgegebene " "	39	"	"

### E. Postanweisungs-Verkehr.

1. Eingezahlte Postanweisungen	6 250	Stück	über 253 450 Mk.
2. Ausgezahlte " "	6 016	"	" 256 063 "

### F. Zeitungs-Verkehr.

1. Eingegangene Zeitungs-Exemplare	290	Stück.
2. " Zeitungs-Nummern	66 710	"

## Nachweisung

des Kaiserlichen Postamts in Podgorz für 1898.

### A. Brief-Verkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.
  - a. Briefe . . . . . 324792 Stück, darunter 198792 portofreie.
  - b. Postkarten . . . . . 38402 "
  - c. Drucksachen . . . . . 22438 "
  - d. Waarenproben . . . . . 442 "
2. Aufgegebene portopflichtige und portofreie gewöhnliche und eingeschriebene Brieffendungen.
  - a. Briefe . . . . . 129662 Stück, darunter 14352 portofreie.
  - b. Postkarten . . . . . 61152 "
  - c. Drucksachen . . . . . 5434 "
  - d. Waarenproben . . . . . 390 "

### B. Packet- und Geld-Verkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.
  - a. Packete ohne Werthangabe 16065 Stück.
  - b. Briefe mit " 711 " mit 1869051 Mk.
  - c. Packete " " 155 " " 1021791 "
2. Aufgegebene portopflichtige und portofreie Packet- und Geldsendungen.
  - a. Packete ohne Werthangabe 6448 Stück
  - b. Briefe mit " 361 " mit 368653 Mk.
  - c. Packete " " 16 " " 480 "

### C. Postnachnahme-Verkehr.

1. Eingegangene portopflichtige und portofreie Nachnahmefendungen.
 

a. Nachnahme-Briefe . . . . . 1065 Stück.	}	Betrag 27758 Mk.
b. " Packete . . . . . 624 "		
2. Aufgegebene portopflichtige und portofreie Nachnahmefendungen.
 

a. Nachnahme-Briefe . . . . . 49 Stück.	}	Betrag 1206 Mk.
b. " Packete . . . . . 24 "		

## D. Postauftrags-Verkehr.

1. Eingegangene Postaufträge.
- a. Zur Einziehung von Geldbeträgen 181 Stück über 4841 Mk.
- b. " Accepteinholung — "
2. Aufgegebene Postaufträge 32 "

## E. Postanweisungs-Verkehr.

1. Eingezahlte Postanweisungen 7670 Stück über 370290 Mk.
2. Ausgezahlte " 10367 " " 428662 "

## F. Zeitungs-Verkehr.

1. Eingegangene Zeitungs-Exemplare 360 Stück.
2. " " Zeitungs-Nummern 96688 "

## Nachweisung

der im Jahre 1898 in Thorn auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter.

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
<b>A. Eingang.</b>		
1. Soda . . . . .	294,26	—
2. Farbholz . . . . .	11,45	—
3. Roheisen und Brucheisen . . . . .	251,81	—
4. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch	43,39	—
5. Verarbeitetes Eisen aller Art . . . . .	1433,30	—
6. Cement, Traß, Kalk . . . . .	37,38	—
7. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide . . . . .	46,12	—
8. Flachs, Hanf, Heede, Berg . . . . .	32,39	—
9. Weizen und Spelz . . . . .	236,21	521,47
10. Roggen . . . . .	135,45	53,25
11. Gerste . . . . .	19,95	118,76
12. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	897,96	712,32
13. Kartoffeln . . . . .	0,10	—
14. Obst, frisches und getrocknetes . . . . .	48,19	—
15. Gemüse und Pflanzen . . . . .	2,35	9,80
16. Glas und Glaswaaren . . . . .	18,25	—
17. Häute, Felle, Leder, Pelzwerk . . . . .	13,19	—
18. Tastage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	701,12	5,31
19. Holzwaaren und Möbel . . . . .	34,50	—
20. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	63,72	—
21. Bier . . . . .	22,13	—
22. Brauntwein . . . . .	114,02	—

Bezeichnung der Güter.	Zu Berg.	Zu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
23. Wein . . . . .	352,01	—
24. Fische und Seringe . . . . .	992,31	—
25. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	485,90	—
26. Reis . . . . .	456,22	—
27. Salz . . . . .	72,60	—
28. Kaffee, Kaffeesurrogate, Kakao . . . . .	135,06	—
29. Zucker, Melasse und Syrup . . . . .	905,03	—
30. Rohtaback . . . . .	2,39	—
31. Fette Oele und Fette . . . . .	788,67	—
32. Petroleum und andere Mineralöle . . . . .	1155,06	—
33. Steine und Steinwaaren . . . . .	348,04	4138,20
34. Steinkohlen . . . . .	4668,06	—
35. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt . . . . .	186,67	—
36. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren . . . . .	327,80	—
37. Thonwaaren, Steingut, Porzellan . . . . .	22,60	—
38. Wolle, roh . . . . .	16,44	—
39. Alle sonstigen Gegenstände . . . . .	6131,69	16734,20
40. Brennholz . . . . . 822 Raummeter		
Zusammen	21503,79	22293,31
<b>B. Abgang.</b>		
1. Lumpen aller Art . . . . .	—	1,03
2. Knochen . . . . .	34,54	—
3. Andere unedle Metalle, roh und als Bruch . . . . .	16,20	63,76
4. Verarbeitetes Eisen aller Art . . . . .	8,59	211,94
5. Cement, Traß, Kalk . . . . .	21,00	—
6. Erde, Lehm, Sand, Kies, Kreide . . . . .	2,68	85,50
7. Weizen . . . . .	—	463,91
8. Roggen . . . . .	—	359,35
9. Gerste . . . . .	—	404,04
10. Anderes Getreide und Hülsenfrüchte . . . . .	—	138,98
11. Glas und Glaswaaren . . . . .	—	9,88
12. Weiche Schnittwaaren (Bretter) . . . . .	—	866,80

Bezeichnung der Güter.	Bu Berg.	Bu Thal.
	Tonnen à 1000 Kilogr.	Tonnen à 1000 Kilogr.
13. Fasttage, Fässer, Kisten, Säcke . . . . .	—	219,78
14. Holzwaaren und Möbel . . . . .	—	144,85
15. Instrumente, Maschinen und Maschinentheile	—	11,61
16. Bier . . . . .	—	0,53
17. Branntwein . . . . .	—	1754,31
18. Wein . . . . .	—	82,92
19. Fische und Heringe . . . . .	—	14,65
20. Mehl und Mühlenfabrikate . . . . .	—	903,92
21. Zucker, Melasse und Syrup . . . . .	—	22847,46
22. Fette Oele und Fette . . . . .	—	18,47
23. Steine und Steinwaaren . . . . .	590,00	120,00
24. Steinkohlen . . . . .	111,00	—
25. Theer, Pech, Harze aller Art, Asphalt . . .	2,89	—
26. Mauersteine und Fliesen aus Thon, Dach- ziegel und Thonröhren . . . . .	2002,38	2288,80
27. Alle sonstigen Gegenstände . . . . .	2101,75	850,40
Insgesammt	4891,03	31862,89

## Nachweisung

der im Jahre 1898 auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter.

Bezeichnung der Güter.	Ein- gang To.	Ver- sandt To.	für Bes- hörden To.	für		Bemer- kungen.
				Gewerbetreibende sollstf. To.	sollfrei To.	
Eis- und Stüdgüter nur nach dem Gewicht	9945	15619				
Steinkohlen und Koks . . . . .	29020	644				
Delluchen	4839	4105				
Roh- und Gußeisen, auch Bruch- und Schmelzeisen pp. . . . .	711	1259				
Eisen facomirt	3548	3230				
Eisen-, Eisenguß- und Stahlwaaren . .	3716	723				
Zucker . . . . .	15792	43				
Weizen . . . . .	2135	2534	{ —	10	2125	Gingang
			{ —	280	2254	Verfandt
Roggen . . . . .	1177	237	{ 317	—	860	Gingang
			{ —	20	217	Verfandt
Hafer . . . . .	778	448	{ 367	—	411	Gingang
Mühlenfabrikate (Mehl, Graupe, Grüge pp.), auch Kartoffelmehl und Stärke	14078	24349	{ 283	—	165	Verfandt
			{ —	—	14078	Gingang
			{ 162	—	24167	Verfandt
Gerste	3221	3005				
Rübsen und Raps, Leinfaat . . . . .	188	266				
Hülsenfrüchte . . . . .	4800	5748				
Kartoffeln . . . . .	211	274				
Flachs, Hanf, Heede, Werg	10	—				
Bau- und Nutzholz (Stabholz, Latten, Bohlen, Bretter), auch Brennholz . .	7256	4801				
Spiritus und Branntwein . . . . .	995	34				
Steine, roh und bearbeitet, Chamott-, Dach- und Mauerziegel, Drains pp.	5794	16641				
Düngemittel . . . . .	335	108				
Wolle, thierische . . . . .	627	555				
Speditur = Sammelgüter in Wagen- ladungen . . . . .	4091	181				
Petroleum . . . . .	376	204				
Mais . . . . .	1493	1934				
Summe	115136	86942				

202078

### Personenverkehr.

Es reisten ab vom Hauptbahnhofe . . . . .	178271	Personen.
" " " " Stadtbahnhofe . . . . .	163386	"

### Viehverkehr.

Pferde, Ponys, Mantthiere, Esel (einschl. Pferde auf Requisitionsschein) . . . . .	Gingang.	Verfandt.
	1502	1964.
Füllen . . . . .	73	123.
Kinder, Stiere, Ochsen . . . . .	226	180.
Rühe . . . . .	303	253.
Kälber . . . . .	140	21.
Schweine, Ferkel . . . . .	30036	37294.
Ziegen, Schafe, Lämmer . . . . .	405	80.
Gänse, Puten . . . . .	259596	314839.



## Nachweisung

derjenigen Getreidesendungen, welche im Jahre 1898 über Gollub und Leibitsch von Polen eingegangen und unter Begleitschein-Kontrolle nach Thorn abgefertigt sind.

Monat.	Weizen	Roggen	Gerste	Hafer	Hülsenfrüchte	Rübsaat und Raps
	To.	To.	To.	To.	To.	To.

### I. über Gollub :

Januar . . . . .	—	—	—	—	—	—
Februar . . . . .	—	—	—	—	—	—
März . . . . .	—	—	—	—	—	—
April . . . . .	—	—	—	—	—	—
Mai . . . . .	19	—	—	—	—	—
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	—
August . . . . .	—	—	—	—	—	—
September . . . . .	—	—	—	—	—	—
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	—
November . . . . .	—	—	—	—	—	—
Dezember . . . . .	—	—	—	—	—	—
Im Ganzen	19	—	—	—	—	—

### II. über Leibitsch.

Januar . . . . .	—	—	37,1	—	7,3	—
Februar . . . . .	—	—	22,7	—	—	—
März . . . . .	—	—	—	—	10,1	—
April . . . . .	29	—	—	—	—	—
Mai . . . . .	—	—	—	—	—	—
Juni . . . . .	—	—	—	—	—	—
Juli . . . . .	—	—	—	—	—	27
August . . . . .	—	—	10	—	—	—
September . . . . .	—	—	22	—	—	8
Oktober . . . . .	—	—	—	—	—	1
November . . . . .	—	—	14,7	—	—	2,6
Dezember . . . . .	—	—	15,1	—	—	—
Im Ganzen	29	—	121,6	—	17,4	38,6

## Verkehr auf der Uferbahn

im Jahre 1898.

Monat	Beladene Waggons gingen		Zusammen
	ein	aus	
Januar . . . . .	291	132	423
Februar . . . . .	292	127	419
März . . . . .	353	234	587
April . . . . .	381	335	716
Mai . . . . .	490	200	690
Juni . . . . .	380	227	607
Juli . . . . .	298	203	501
August . . . . .	318	161	479
September . . . . .	402	215	617
Oktober . . . . .	1013	367	1380
November . . . . .	774	333	1107
Dezember . . . . .	379	129	508
Im Ganzen	5371	2663	8034

## Mitglieder der Handelskammer

im Jahre 1898.

Herrn. Schwarz jun., Vorsitzender.

Herrn. F. Schwarz sen., stellvertretender Vorsitzender.

H. Asch.

C. Berendes-Culmsee.

A. Born-Möcker.

E. Dietrich.

G. Fehlaue.

P. Laengner.

J. Lissak.

H. Loewenson.

C. Matthes.

S. Rawitzki.

Sekretär: C. Voigt.

## Mitglieder der Sachverständigen-Kommission.

1. für Getreide, Hülsenfrüchte, Sämereien und Saaten:

R. Leiser, G. Fehlaue, S. Rawitzki, G. Gerson, St. Reichel  
und D. Wolff.

2. für Manufaktur- und Kurzwaaren:

Gustav Elias, H. Fränkel und L. Puttkammer.

3. für Porzellan und Glaswaaren:

Bernhard Cohn und David Braunstein.

4. für Kolonialwaaren, Oele, Chemikalien, Spiritus und Weine:

H. Adolph, Benno Richter, Carl Matthes, R. Rüh und  
H. Schwarz jun.

5. für Leder, Wolle und Rohprodukte:

J. Falk, R. Leiser und C. Kittler.

6. für Eisen- und Stahlwaaren, Cement, Kohlen und Kalk:

Emil Dietrich, A. Rittweger und Franz Bährer.

7. für Holz: H. Loewenson.

Vereidigter Handelsmakler: Paul Engler.

Vereidigte Holzmesser: W. Spiekert, S. Blum.

Vereidigte Probenehmer für Zucker und Melasse: Dr. Preuß, J. Springer  
(Culmsee), H. Falk (Neu-Schönsee), G. Riefflin (Thorn).

Mitglieder des Ausschusses

1. Vorsitzender Herr Dr. ...

2. Vorsitzender Herr ...

3. Vorsitzender Herr ...

4. Vorsitzender Herr ...

5. Vorsitzender Herr ...

6. Vorsitzender Herr ...

7. Vorsitzender Herr ...

8. Vorsitzender Herr ...

9. Vorsitzender Herr ...

10. Vorsitzender Herr ...

11. Vorsitzender Herr ...

12. Vorsitzender Herr ...

Mitglieder der Jugendkommission

1. Vorsitzender Herr ...

2. Vorsitzender Herr ...

3. Vorsitzender Herr ...

4. Vorsitzender Herr ...

5. Vorsitzender Herr ...

6. Vorsitzender Herr ...

7. Vorsitzender Herr ...

8. Vorsitzender Herr ...

9. Vorsitzender Herr ...

10. Vorsitzender Herr ...

11. Vorsitzender Herr ...

12. Vorsitzender Herr ...

13. Vorsitzender Herr ...

14. Vorsitzender Herr ...

15. Vorsitzender Herr ...

# Inhalts-Verzeichniß.

	Seite
<b>Die allgemeine Lage des Handels und der Industrie:</b>	
1. Einleitung . . . . .	5
2. Die Ernte . . . . .	14
3. Geldverkehr . . . . .	15
4. Post- und Telegraphenverkehr . . . . .	17
5. Verkehr auf der Weichsel . . . . .	17
6. Eisenbahnverkehr . . . . .	20
<b>Verhandlungen der Handelskammer:</b>	
<b>I. Einrichtungen für Handel und Industrie.</b>	
1. Handels- und Industrie-Gesetzgebung.	
Handelsgesetzbuch . . . . .	22
Gesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerichtsbarkeit . . . . .	25
Gesetz zur Bekämpfung des unlauteren Wettbewerbs . . . . .	26
Gesetz über die Handelskammern vom 24. Februar 1870 19. August 1897 . . . . .	27
Gesetzentwurf über die privaten Versicherungsunternehmungen . . . . .	29
2. Sonstige Industrie- und Handelsangelegenheiten.	
Deutscher Handelstag . . . . .	29
Zusammenschluß der östlichen Handelskammern . . . . .	38
Produktionsstatistik . . . . .	39
Marktpreisnotirungen . . . . .	40
Die Aufhebung des Thorner Wollmarktes . . . . .	42
<b>II. Verkehrswesen.</b>	
1. Eisenbahnen.	
Bezirks-Eisenbahnrath . . . . .	42
Umwandlung der Weichselstädtebahn in eine Vollenbahn . . . . .	43
Uferbahn . . . . .	44
Haltestelle Czernewitz . . . . .	44
Fortführung der Nebenbahn Kutn—Unistaw bis Thorn . . . . .	45
Staatsseitiger Ausbau einer normalspurigen Nebenbahn von Thorn nach Leibitsch . . . . .	50
Viehzüge . . . . .	54
Reexpeditionstarif für Futtermittel . . . . .	57
Direkte Holztarife aus Rußland nach den ost- und westpreussischen Hafenplätzen . . . . .	58
Ausnahmetarife zwischen deutschen und orientalischen Bahnen . . . . .	58

Aufhebung des Ausnahmetarifs für Getreide und Mühlenfabrikate nach Böhmen	60
Staffeltarife für die Wagenladungsgüter und die Güter der Spezialtarife	61
2. Wasserstraßen.	
Wasserbauverwaltung	62
Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin	65
Holzhausen	67
3. Post-, Telegraphen- und Telephonwesen.	
Erweiterung des Ortsbestellbezirks Thorn	79
Postzeitungstarif	80
Herabsetzung der Telephongebühren	82
Unausgeführte telephonische Gespräche	83
III. Zoll- und Steuerwesen.	
Zollamtliche Verschnürung der Getreidefäbne	83
Tara für Säcke beim Getreide- und Mehlexport	84
Abänderung des Regulativs für Getreidemühlen und Mälzereien	85
IV. Unterrichtswesen.	
Kaufmännische Fortbildungsschule	86
Schifferschule	86
V. Innere Angelegenheiten der Kammer	
	86

### Spezialberichte :

1. Getreide und Futtermittel	88
2. Mühlenfabrikate	91
3. Viehhandel	93
4. Zuckerrfabriken	93
5. Spritfabrikation	94
6. Molkerei Culmsee	95
7. Der Wollmarkt am 15. Juni 1898	95
8. Wollhandel	97
9. Brauereien	98
10. Honigluchen	98
11. Kartoffeln	98
12. Leder	99
13. Seifenfabrikation	99
14. Säcke	99
15. Drogen	99
16. Chemische Düngemittel	100
17. Holzhandel	101
18. Ziegeleien	104
19. Holzschneidemühlen	105
20. Maschinenbau	105
21. Expeditionsgeschäft	105
22. Thorer Cementwaaren- und Kunststeinfabrik	106
23. Kolonialwaaren	106
24. Weinhandel	108
25. Stabeisen, Eisenwaaren und Metalle	109
26. Sämereien	110
27. Kohlen	113
28. Bau- und Verwaltungsbericht über die Stadtbahn Briesen	114

**Statistik:**

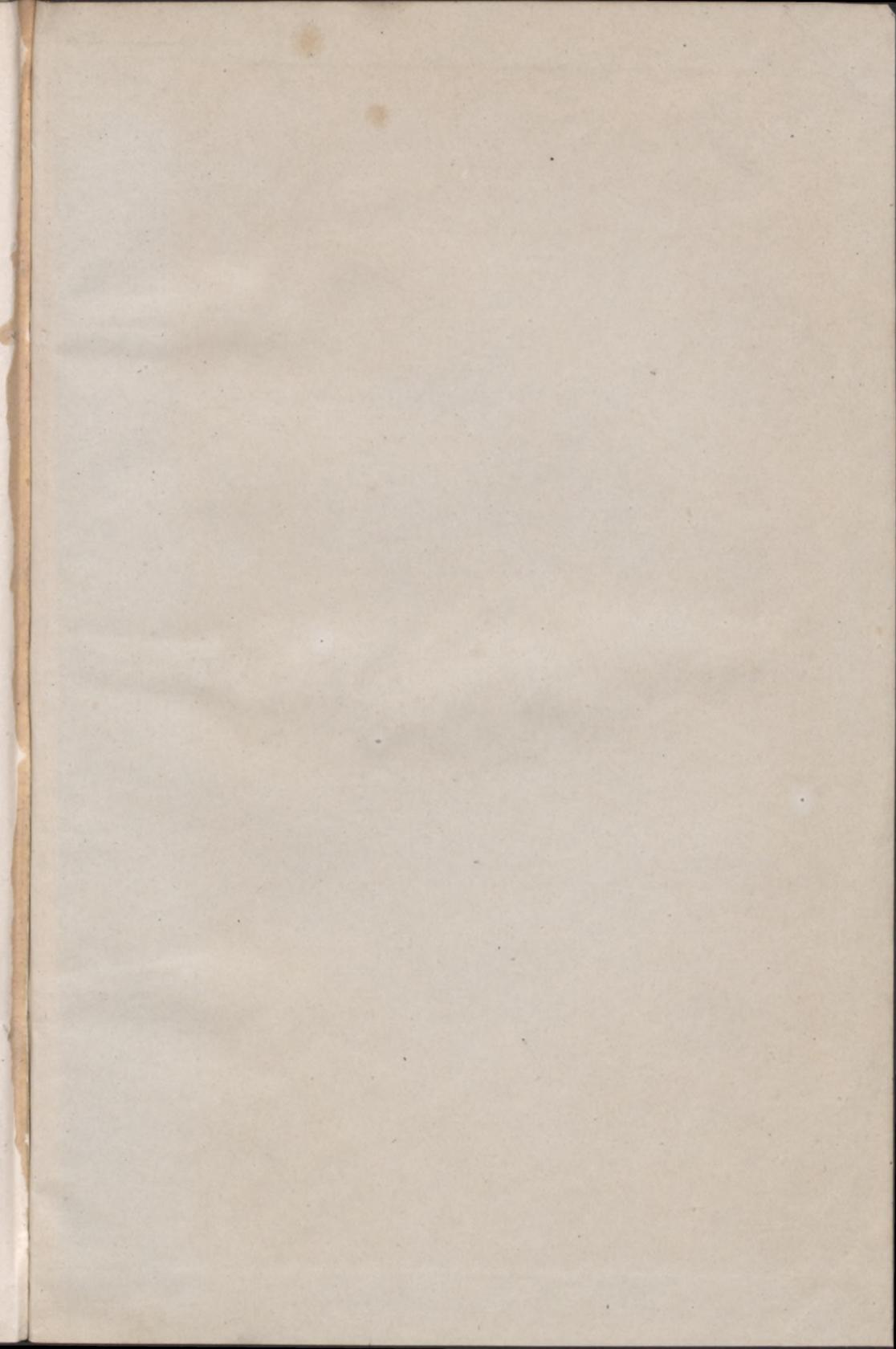
Nachweisung über den telegraphischen Verkehr . . . . .	117
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 1 Stadt . . . . .	118
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts 2 Bahnhof . . . . .	120
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Mocker . . . . .	121
Nachweisung des Kaiserlichen Postamts in Podgorz . . . . .	122
Nachweisung der auf der Weichsel eingegangenen und verladenen Güter . . . . .	124
Nachweisung der auf Station Thorn eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs . . . . .	127
Nachweisung der auf Station Mocker eingegangenen und abgeforderten Güter sowie des Personen- und Viehverkehrs . . . . .	128
Nachweisung der über Gollub und Leibitsch eingegangenen Getreidesendungen Verkehr auf der Uferbahn . . . . .	129
<b>Mitglieder der Handelskammer . . . . .</b>	<b>131</b>
<b>Mitglieder der Sachverständigen-Kommission . . . . .</b>	<b>131</b>

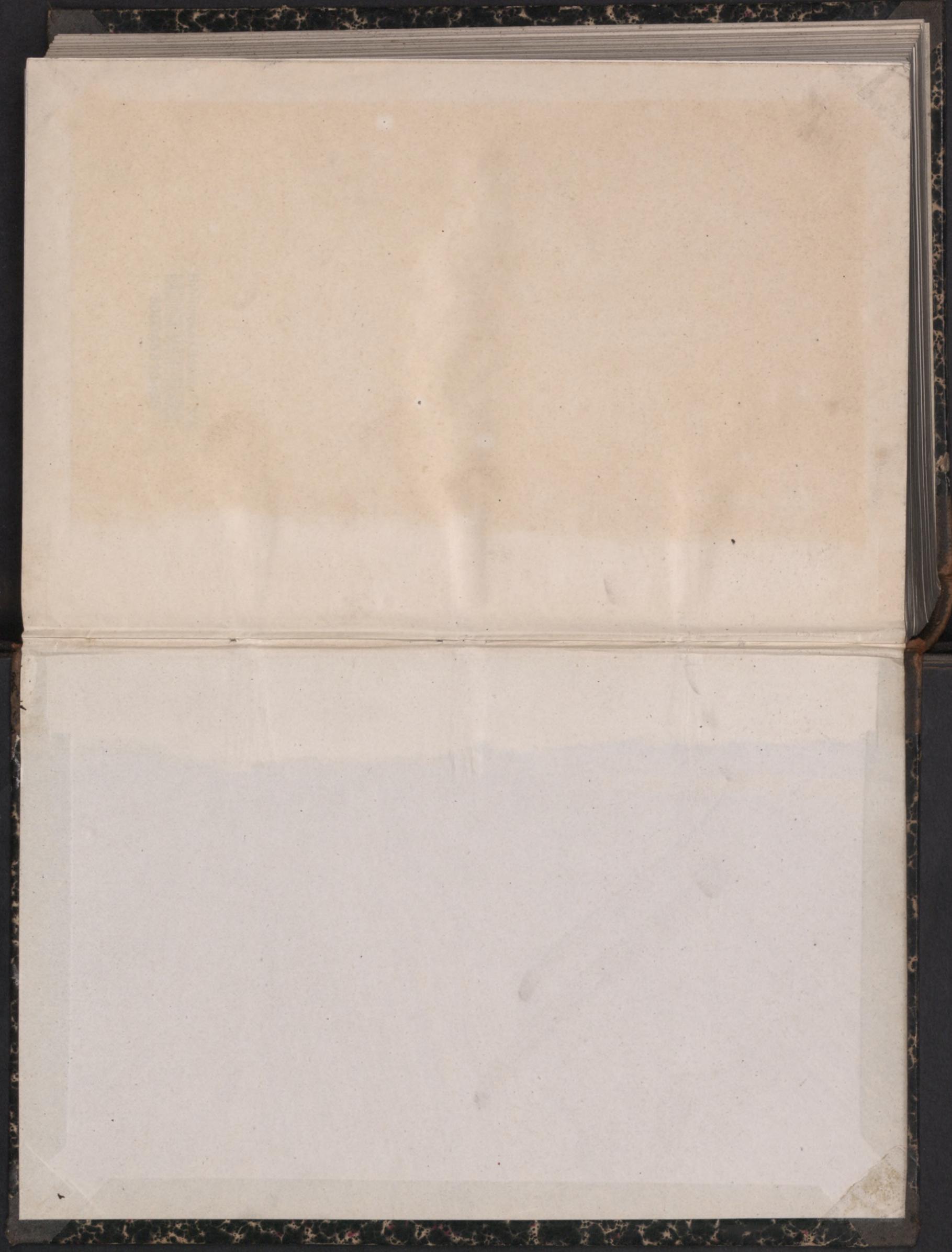


Biblioteka Główna UMK

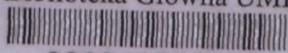


300045310486





Biblioteka Główna UMK



300045310486

Biblioteka Główna UMK



300045310486

x-rite colorchecker CLASSIC

